19[illegible] г.

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

Тип. им. Котлякова. 4 — 7 500 000. 1986 г. ЛГ-087-01-589.
Цена 0 р. 58 к. за 1000 шт.

С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ОТДЕЛ МОРСКОГО ВЕДОМСТВА.

Б-4015

М. А. Петров.

1960

МОРСКАЯ ТАКТИКА

Боевая деятельность флота

Курс В.-М. Факультета В.-М. Академии Р. К. К. Ф.

315144

ЛЕНИНГРАД.
1924.

141

Отпечатано
в типографии Морск. Ведомства,
в Главн. Адмиралтействе,
в количестве 1000 экз.
Ленинградский Гублит № 12417.

Тип. им.
Цена 0 р. 6

От составителя.

Настоящий труд охватывает лишь вторую, заключительную, часть тактики, «**Боевую деятельность флота**», и составлен в предположении, что первая часть— «**Свойства оружия**» — уже пройдены предварительно, как это определено учебным планом Морской Академии, для слушателей которой, главным образом, этот курс предназначается. Однако, «введение в курс тактики» в мой труд вошло, и на него надлежит смотреть, как на отдел общий и для «Свойств Оружия» и для «Боевой деятельности». Этому введению я посвятил много места с целью исследовать принципиальные основания, составляющие сущность предмета, определить его метод и показать, что тактика — это одна из важнейших наук военно-морского дела, знать которую совершенно необходимо, чтобы руководить боем и морскими операциями.

В «введение» мне пришлось включить некоторые отделы общего содержания, составляющие звенья между обоими отделами тактики, дать общий обзор классификации судового состава, коснуться береговых средств и, наконец, развить главу о командовании боевыми операциями. Эти отделы изложены мной конспективно.

Перечисленные отделы и «введение» составляют содержание первой части. В последующем — я излагаю собственно боевые операции.

Курс неполон. Ввиду новых заданий кафедре, «Тактика гидро-авиации», «Речные операции» и «Операции подводных лодок» предположено исследовать особенно подробно, и по ним будут составлены отдельные труды, которые его дополнят.

М. П.

Тип.
Цена

Часть первая.

Военное дело, будучи практическим по существу, имеет свою теорию-военную науку. Последняя охватывает совокупность военных знаний, нужных для ведения войны и для ее подготовки. Одной из главных военных наук—является—тактика.

Говорить о значении науки—тоже, что говорить о значении мысли в каждом деле. Вся работа военной мысли—входит в область науки.

Ниже мы будем исследовать природу тактики, как науки. Но прежде нежели приступить к этому, нам надо принять и усвоить себе взгляд на нее, как на одну из основных военных наук, знание которой необходимо для ведения боя и для надлежащего употребления в нем всех тех средств, которые составляют материальную военную силу.

Не знать тактики—значит не знать как вести бой; игнорирование изучением тактики приводит всегда к печальным последствиям. Прошло то время, когда чисто практическим путем, основываясь только на личном опыте, усваивали себе практические приемы ведения боя; это было возможно лишь во времена непрерывных войн, когда оружие совершенствовалось крайне медленно. Там методы и приемы дедов и отцов годились для внуков и сыновей; в настоящее же время бои редки, оружие быстро совершенствуется. Теперь теоретическое изучение приобретает все большее и большее значение. Боевой опыт—достояние немногих, но и этот опыт чрезвычайно быстро устаревает. Между войнами проходит значительное время, каждая война дает толчек к изысканию новых боевых средств и необходимо непрерывное тщательное изучение их и большая теоретическая работа, чтобы быть во всеоружии знания к следующей войне.

Незнание везде вредно, везде оно влечет за собой дурные последствия. Незнание тактики ведет к последствиям роковым, непоправимым. Военная история дает нам ряд примеров тому, как гибли цветущие государства, как отдельные нации терпели неисчислимые бедствия по причине неудачного исхода сражений, причем зачастую незнание тактики, необученность личного состава были тому причиной.

В недавнем прошлом нашего флота изжита Цусима. Этот бой должен быть вечным уроком для нас. Истребление нашего флота японским, непонесшим при этом почти никаких потерь—факт настолько разительный, что после него не приходится говорить о значении изучения тактики, ибо, главным образом, ошибки в области последней имели столь роковые последствия.

Однако, жизнь говорит другое. Как бы очевидны уроки истории не были, люди склонны вступать на опасный путь повторения тех же ошибок, неизменно влекущих за собой те же результаты. Нужно неустанное повторение простейших истин, необходимо, чтобы они прочно проникли в сознание, дабы избежать печальных повторений.

ГЛАВА I.

Предмет и задачи тактики.

Определение тактики.

Тактика принадлежит к числу прикладных военных наук и изучает боевые действия на войне. Как и все военные теория, она черпает свою принципиальную часть из области философии войны.

Философия войны, как чистая теория, изучает сущность природы военных явлений вне определенной обстановки, прикладные же науки, в том числе и тактика, исследуют методы приложения ее выводов к данной обстановке, учитывая все особенности последней, применительно к отдельным, типичным случаям.

Война, в ее целом—очень сложное явление, изучаемое отдельными военными науками. Все они связаны между собой, ведут к той же цели, и каждая под своим углом зрения исследует явление войны.

Основанием для классификации военных наук служат определенные признаки.

Таким признаком для группировки явлений, подлежащих изучению тактикой, является б о й и все действия с ним непосредственно связанные.

Следовательно, вся область военного дела, относящегося к бою, боевому применению средств войны и боевой подготовке составляет круг исследования тактики.

Существует много определений тактики: некоторые мы считаем нужным привести, хотя они не все одинаково отвечают тому понятию о предмете, которое уже прочно установилось в настоящее время.

«Морская тактика—есть наука о морском бое» [1])—(С. О. Макаров).

Тактика [1]), по словам Леера, исследует «вопросы о свойствах боевых элементов (войск, оружия, местности и пр.) и о выгоднейшем их употреблении в различных случаях на войне, т. е. комбинации их.

Bainbridge-Hoff [1]) определяет тактику так: «Морская тактика—наиболее важная отрасль знания для морского офицера, так как она учит пользоваться во время боя различным оружием, составляющим силу корабля».

Надо отметить, что нет достаточных оснований тактику морскую, как науку, отделять от тактики сухопутной. Во-первых, это с'узило бы до неопределенных границ ее пределы, а во-вторых, — вполне мыслимы случаи, когда чисто морским средствам придется действовать в самом тесном и полном контакте с сухопутными силами, имея тот же об'ект, по которому эти действия направлены, располагая их настолько согласованно, что наличие в данном случае двух разных тактик недолжно иметь места. Наконец, принципы, ложащиеся в основание боевых действий, как на суше, так и на море—те же, почему нет достаточных причин различать две науки там, где по существу она едина.

Характерным признаком науки служит об'ективность ее, которая быстро утратится если мы выделим из круга ее исследования явление того же порядка, но проходящие в иной обстановке.

Таким образом тактика, как наука, одна; но, обнимая обширную отрасль военного знания, она, в свою очередь, подлежит расчленению по тем или другим признакам: *по обстановке театра* тактика может быть сухопутная, морская, воздушная, речная и т. п., *по признаку рода оружия и средств*, приложение коих в боевой обстановке тактика исследует, она может быть разделена на тактику артиллерии, мины, пехоты, кавалерии и пр.; *по составу сил*—на тактику одиночного корабля, группы, дивизиона, бригады и т. д. Но это разделение отнюдь не должно нарушать внутреннюю цельность и единство самой науки.

Не разделяя тактики морской от тактики сухопутной, воздушной и других, как отдельных наук, нам приходится оговориться, что содержание их различно. Принципы—те же, приложение же их—всецело зависит от обстановки, в которой проходят боевые действия. Обстановка морская и сухопутная—различны, методы и приемы ведения боевых действий так же своеобразны. Поэтому, морскую тактику следует отделить от сухопутной, но не более как отдельную прикладную отрасль той же единой науки.

Область тактики ограничивается изучением боевых действий в различных типичных обстановках. Но нельзя однако

---

[1]) По Макарову «Рассуждения по вопросам морской тактики».

сказать, что тактика—есть наука о бое. Бой—центральное явление в войне, он служит предметом не только тактики, но и других военных наук; на тактику же возлагается исследование вопроса о том, как надлежит наивыгоднейшим образом употребить в бою имеемые боевые средства для достижения победы, и этот признак *использования боевых средств* является характерным для тактики, отличающим ее от прочих военных наук.

Другим признаком тактики является *боевая обстановка* в ее типичных комбинациях. Выводы тактики, как прикладной науки, *условны*. Условие обстановки, вполне конкретной, принятой или предложенной для данного вопроса, который тактика исследует, составляет особенность тактических заключений.

Коль скоро эти заключения остаются полноценными при *всякой обстановке*, вне зависимости от характера данных ее составляющих, то они переходят в область философии войны, изучающей начала (основы) военного дела.

С другой стороны, обстановка сама по себе бесконечно разнообразна, она содержит бесчисленное множество различных комбинаций, отличных для каждого момента военного явления.

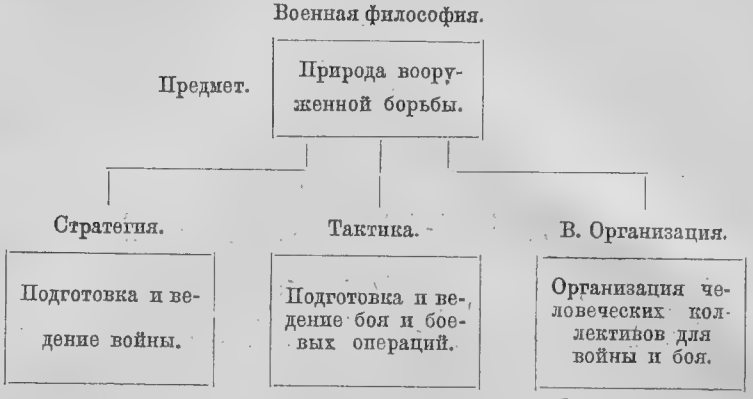
Тактика не может учесть всех этих комбинаций, она в состоянии изучить лишь *типичные* сочетания данных обстановки, оставляя область практических поступков в соответствии с обстановкой в *действительности*—сфере искусства, умения.

Таким образом, *тактика—наука, изучающая методы ведения боя (и боевых действий вообще) и использования боевых средств в типичной боевой обстановке.*

Место тактики среди других военных наук.

Тактика не является наукой вполне самостоятельного значения, она входит в общий цикл военных наук, изучая лишь одну сторону явления войны—бой. Получая, как и другие военные науки, свое обоснование в философии войны, она, наряду с последними, исследует те же явления, но с известной точки зрения, со стороны их влияния на ведение боевых действий и использование боевых средств. Поэтому, связь между тактикой и прочими военными науками органически тесна и неразрывна. Однако, в целях удобства изучения, область каждой науки должна быть строго разграничена. Разграничение это чисто условного характера, (иным оно и быть не может, так как изучаются разные стороны того же явления) и производится согласно с выводами философии войны, одной из задач которой является классификация военных наук.

Графически, место тактики среди других главных военных наук может быть изображено следующей схемой [1]):



Основания для такой классификации наук—излагаются в курсе военной философии, но, чтобы уяснить пределы изучаемого тактикой, нам надлежит рассмотреть взаимоотношения (границы) ее с другими науками—стратегией и организацией.

Тактика и стратегия. Стратегия—наука о подготовке и ведении войны. «Практическая работа стратегии состоит в том, что она, базируясь на выработанной ею теории, непрерывно изучает современную обстановку войны и берет на себя руководство непрерывной подготовкой к войне,—непрерывной потому, что эта подготовка все время меняется с изменением обстановки; затем, когда начинается война, стратегия руководит ее ведением». (Н. Л. Кладо. Опыт записок по стратегии. Введение).

Предмет изучения стратегии—ведение всей войны, тогда как тактика ограничивается изучением ведения боя и других боевых действий, с ним непосредственно связанных. Так как бой сам по себе является лишь средством для достижения целей войны, т. е. целей изучаемых стратегией, то тактика заимствует от стратегии основные задания для исследования боевых действий. В практическом приложении выводы и указания стратегии для тактики носят характер обязательный постольку, поскольку они являются следствием изучения всей войны.

В свою очередь, оценивая те или другие обстоятельства ведения войны, в каждом частном случае стратегия должна

[1]) Схема заимствована из «Введения в Морскую Тактику» Б. Б. Жерве с изменениями.

точно учитывать их тактические особенности, устанавливаемые тактикой, стремясь обеспечить наивыгоднейшие условия для выполнения боевых действий.

Стратегия указывает остальным военным наукам цели, к которым они должны стремиться, и указывает *почему*, *где и когда* должно быть предпринято, т. е. дает им *общий план* мероприятий, выясняя сущность каждого из них и их взаимную связь.

«Восприняв эти указания, соответствующие военные науки занимаются исследованием вопросов—*как* выполнить указанные мероприятия на деле». (Кладо. Опыт записок по стратегии).

Этим определяется взаимоотношение между тактикой и стратегией. Задача тактики именно в том и заключается, чтобы исследовать, как надлежит вести те или другие действия в той или иной типичной обстановке.

Однако, на практике, в целом ряде вопросов, довольно трудно различить границы между тактикой и стратегией и далеко не всегда очевидно к какой области тот или другой вопрос отнести, так как он может иметь и тактическое и стратегическое значение.

Да оно и понятно: многие обстоятельства весьма существенны для ведения боя и столь же важны для всей войны.

Но это не должно вносить путаницы в границы исследований той или другой науки. И тактика и стратегия могут говорить о том же предмете, но первая будет изучать его с тактической точки зрения, т. е. исследовать его влияние на способы и методы ведения боевых действий, вторая—о том же влиянии и значении, но уже для всей войны. Собственно говоря границу между тактикой и стратегией по внешним признакам зачастую настолько трудно определить, что говорят,— надо «чувствовать», где начинается одна и кончается другая.

Тактика и организация.

«Приложение основных законов, устанавливаемых военной философией к организации (для целей войны и боя), человеческих коллективов, вооруженных современным оружием и действующим в условиях современной войны и боя составляет предмет третьей прикладной военной науки—*Военной организации*» (Б. Б. Жерве, Введение в курс тактики). Предмет организации имеет свой самостоятельный от тактики круг исследования, но постольку, поскольку он рассматривает организацию боевых организмов с точки зрения удобства и возможности ведения боя и боевых операций, здесь границы этих наук (тактики и организации) неизменно сглаживаются.

Курсы тактики и организации имеют целые отделы общего наименования, исследуя зачастую те же вопросы, (например, о тактических соединениях судов, о командовании в бою, об организации связи и пр.) идут к тем же целям, но иными методами, каждая со своей точки зрения.

Тактика в отношении стратегии имеет, до некоторой степени подчиненное значение (постольку поскольку частное—бой, зависит от общего—войны), но в отношении организации этого подчинения нельзя установить. Как та, так и другая, тесно переплетаясь между собой, в своем содержании в одинаковой мере зависят друг от друга: выводы организации должны обусловливаться требованиями тактики и наоборот—тактика не может не считаться с правилами и нормами организации.

Таким образом все три главных прикладных науки — стратегия, тактика и организация, органически связаны между собой, характеризуя лишь разные точки зрения на те же вопросы. Выводы их условны (безусловны они только в философии войны) и особо ценны там, где они совпадают.

Предлагая кафедрой тактики исследовать подлежащий ее изучению круг военно-морского знания с тактической точки зрения, мы с самого же начала должны оговориться, что изучаемые нами факты подлежат так же обследованию с точек зрения стратегии и организации и только тогда они получат об'ективное значение.

Тактика и техника. В двух направлениях работает военная мысль над разрешением проблемы военного дела: в области исскуства командования боевыми операциями, и в области изыскания совершенных технических средств борьбы. Оба эти направления далеко не всегда идут параллельно, как казалось бы они должны были бы идти: то одна, то другая точка зрения получает преобладание и подчиняет себе другую. Мы знаем определенные, исторически сказавшиеся тенденции — «против засилья техники», которой была противупоставлена отвлеченная, «свободная от техники военная мысль», причем имеются в военной литературе целые трактаты, отводящие военную технику не только на второй план, но вообще уводящие из горизонта военноначальника, в область чего то совершенно второстепенного.

На флоте в свое время особенно остро сказывалось отсутствие признанной точки зрения на взаимоотношение чисто военного и технического дела, в частности тактики и техники.

Русско-японская война закончила эпоху весьма странных отношений этих обоих областей знания, когда техника не получала никаких определенно обоснованных заданий от тактики, развивалась вполне самостоятельно, и, что всего замечательнее, тактическое использование тех средств, которые имелись в наличии, в этой войне было лишь частичным, далеко не полным. Техническая мысль, некоординированная военной, шла по пути ее развития, не вполне сообразуясь с обстоятельствами войны и боя, — военная же сторона дела, и в частности тактика, оставались чуждыми прогрессу техники. В результате мы имели специалистов и инженеров, совершенно сторонних военному делу и командиров и адмиралов, незнакомых с современной техникой, к тому времени (1904—1905 г.г.), все еще живших традициями парусного флота, отлично знавших паруса, но не имевших почти никакого представления о сложных машинах, наполнявших корабли, которыми они командовали.

Эпоха японской войны—разительный пример уродливости помянутых отношений между военным делом и техникой, что было одной из причин нашей неудачи в этой войне. Опыт ее был своевременно учтен на флоте, и в последующий период с 1904 до 1914 года, наш флот сделал большой шаг вперед по пути уяснения значения техники и военной науки, определив необходимость их полной согласованности, рассматривая их как одно целое, как нераздельный фактор, подлежащий изучению, как непременное условие успеха в бою.

Русско-японская война произвела большой перелом на флоте, и мы встретили мировую войну более подготовленными к тому, с чем встретились в ней, нежели флоты других держав. Наша техника настолько слилась с военной мыслью, что они во многих вопросах шли вполне согласованно, и мы имели инженеров, находящихся на уровне военно-морских знаний, бывших в курсе военной мысли, и потому работавших как раз в том направлении, в котором их вела последняя.

Установилась вполне прочно точка зрения, что тактика дает задания технике, но и сама, в свою очередь, находит в ней основание для своих заключений. Иначе говоря, тактика современного флота необоснована, коль скоро ею исчерпывающе не учитывается техника, и наоборот, достижения техники только тогда имеют цену, когда они исходят из тактической предпосылки.

Опыт мировой войны лишь подтверждает это положение, она вся, в целом, говорит за это. В мирное время надлежит предусмотреть насколько возможно все то, что будет иметь

место во время войны, и строго координировать военную и техническую мысль; операторы в тесном сотрудничестве с инженерами должны учесть открывающиеся новые горизонты военного дела и вместе работать над его проблемой, каждый со своим критерием подходя к оценке опыта пережитых войн и предвидя картину последующих военных событий.

Техника дает те или иные *свойства* механизмам средств борьбы, которые должны быть употреблены тактикой в бою надлежащим образом.

Общее представление об оружии и технических средствах, с которыми тактика и имеет дело, ценно и правильно постольку, поскольку оно является об'ективным заключением после *тщательного изучения* их. Изучение во многих подробностях тем более необходимо, что никакая другая наука не исследует этих средств именно с той точки зрения, для которой они предназначаются — для употребления в бою. Поскольку детальным должно быть это изучение—вопрос другой, но мы можем с уверенностью сказать, что оно должно быть достаточно детальным чтобы выявить, определить и оценить влияние всех особенностей и свойств данного механизма на его тактическое использование.

В частности, порядок и метод детального тактического изучения определенного технического орудия борьбы существенно разнится от изучения его вообще. Надо обратить особое внимание на те части его устройства, которые влияют на тактические свойства, а это иногда может потребовать знания полного устройства механизма, во всех его мелочах. Есть приборы и механизмы на корабле (напр. орудия, мины, приборы управления огнем, приборы для учета маневрирования, средства связи на корабле и пр.), многие мелкие детали которых имеют существенное влияние на тактические свойства всего корабля в его целом.

Изучающий тактику не может не знать устройства оружия, коим он предполагает пользоваться в бою.

Но конечно есть и здесь свои пределы: всего обнять невозможно, да для целей тактики и нет надобности. Тактика совершенно не обязывает быть инженером, но очень обширный круг технических сведений необходим, чтобы ими обосновать тактические заключения.

Тактика, будучи об'ективной наукой, устанавливает ценность и значение для боя или других технических устройств, отводя значению каждого из них свое место среди других средств борьбы.

Метод. Будучи прикладной наукой (теорией), тактика, как мы уже выше сказали, руководствуется теми научными основаниями, которые установлены философией. Ее задача—исследовать типичную обстановку боевых действий (или ряд типичных обстановок) и в соответствии с тем дать ряд заключений, являющихся вполне обоснованными и логическими следствиями этого изучения.

Заключение тактики выражается в виде *правил* и *норм*.

Правила и нормы *условны*, они даются лишь для типичной обстановки, причем последняя взята *не такой*, какой она бывает *в действительности*, а из всей совокупности обстоятельств действительной обстановки взяты некоторые, наиболее яркие, для которых они предлагаются тактикой. «Теория ничего не решает» (Кладо), тактика не дает вполне определенных решений для боя, она лишь дает условные правила, решение-же применить их в действительности зависит от искусства начальника в бою.

Мной уже было отмечено, что обстановка боя не допускает возможности полностью ее учесть заранее. Ее разнообразие безконечно, и элементы, ее составляющие, изменяются сами по себе каждый данный момент боя. Поэтому совершенно невозможно заранее дать безусловные правила ведения боя.

Здесь есть граница, так определяемая Н. Л. Кладо в его «Введении в стратегию»:—«Практический деятель (свободное практическое творчество), принявший (будучи сам *убежден* в целесообразности) выводы и указания теории (чистой и прикладной) *вырабатывает опытом искусство*, и применяя его на деле для достижения военных целей, принимает это на свою *полную ответственность*. Он определяет те *формы*, в которые выливаются указания теории (чужой, ставшей его собственностью, или им самим созданой) под влиянием наличной (конкретной) обстановки, которую он должен правильно оценить». (Введение, стр. 29).

Однако, это нисколько не умаляет ценности тактических выводов, они весьма облегчают практическому деятелю его работу, давая обработанные и обоснованные заключения, *рекомендуя* ими пользоваться, в соответствии, конечно, с обстановкой.

Будучи следствием известной работы и тщательного изучения, они снимают с него часть всей работы, которую он должен был бы проделать сам, чтобы составить себе то суждение о предмете, которая дает ему наука. Последняя должна

гарантировать об'ективность заключения и предостеречь от пользования ее выводами, как рецептами.

Изучая тактику и приходя к тем или иным заключениям, необходимо, поэтому, оговориться, что мы изучаем лишь теорию вопроса, что нисколько не умаляем, но лишь облегчаем, задачи практического значения, лежащие в области искусства.

Чтобы дать тот или иной вывод, мы должны произвести необходимую работу, исследуя вопрос. Вывод может быть краток и составлен в общих выражениях, указывая лишь общий смысл или идею. *Вполне воспринят он может быть тем, кто сам представляет себе метод, коим этот вывод получен, и оценен только тогда, когда имеется критерий для этой оценки—знание данного вопроса.*

Поэтому работа в области тактики, самый процесс исследования составляет существенный и ценный труд и лишь им обуславливается ценность вывода.

Мало знать последний—многие из выводов тактики, ее правила и нормы, так просты, что знать их не составляет никакого труда, но знать все данные, послужившие аргументами этого вывода—требует зачастую большой работы. Например, правило: «в бою надлежит располагать свои действия так, чтобы затруднить стрельбу противника и облегчить ведение своего огня»—такое правило само собой понятно, но практическое значение и ценность оно имеет лишь тогда, когда учитываются и вполне изучены *все* обстоятельства, влияющие на успешность ведения огня. Иначе оно заключает в себе общее место, лишенное практического значения.

Многие вопросы, оставаясь на научной (об'ективной) точке зрения не представляется возможным точнее передать, представляя решение исполнителю на месте, сообразуясь с обстановкой. Коль скоро мы будем пытаться дать более конкретное указание—тотчас придется обуславливать его рядом предполагаемых обстоятельств, и в своем стремлении детализировать дальше—можем придти к выводу, относящемуся исключительно к одному частному случаю. С этим, конечно, утрачивается об'ективность вывода во первых, а во вторых он уже теряет значение для всей совокупности типичных обстоятельств обстановки.

Таким образом, в задачу тактики входит не только дать определенные заключения (выводы), но и исследовать самые методы их получения, дабы вывод было бы возможно сделать на месте, соответственно оценив обстановку.

Метод тактики — изучение элементов, составляющих средства для ведения боевых действий, изучение данных обстановки, и, наконец, изучение наивыгоднейших способов и приемов употребления этих средств в типичной боевой обстановке.

Последним заключениям должно предшествовать изучение отдельных аргументов, из которых они составляются.

Вывод же ценен только тогда, когда ему предшествует точное исследование.

Дальнейшие задачи тактики.

Помимо того, что работа тактики в отношении исследования того или другого вопроса, имеет ценность—она ценна еще и потому, что таким путем устанавливается единство и общность взглядов на данный предмет.

Важно это весьма, т. к. от одинакового всеми понимания обстановки и правил пользования теми или другими средствами зависит успех при ведении боевых действий. Когда в курсе мы будем говорить о бое, то нам придется указать на трудность им руководить и, как правило, привести положение,— что бой должен проходить при полной согласованности действий всех начальников, из коих каждый, оценивая обстановку, должен поступить так, как на его месте поступил бы сам командующий флотом, т. е. требуется единство военной мысли, единство понимания и оценки всех главнейших факторов боя.

В своем месте нами будет подробно развит этот вопрос, здесь же мы его приводим, как доказательство необходимости и пользы тактических исследований, содействующих установлению этого единства, совершенно необходимого в военном деле.

Таким образом, подводя итог сказанному выше мы заключаем, что работа тактики проходить в исследовании ряда вопросов, относящихся к использованию для боевых целей тех или других боевых средств, что работа эта необходима вообще и необходимо в частности привлечение к ней и тех лиц, коим практически придется применять средства в самом бою, его вести.

Изучение боевых средств и обстановки.

Всякое сложное составляется из отдельных частных, являющихся его составными частями— элементами. Столь сложные явления как бой и боевые действия вообще, так же слагаются из отдельных элементов — заключающих в себе ту или другую группу факторов, действующих в бою.

Тактика изучающая боевые действия различает в них:

1) элементы боевых средств,
2) элементы порядка морального,
3) » » формального и
4) элементы обстановки.

Все эти группы элементов подлежат ее изучению каждое в отдельности, равно как и их совокупное взаимодействие.

Изучение боевых средств, имеет своей задачей установить их тактические свойства и особенности, с точки зрения наиболее продуктивного и полного использования их в бою.

Эта задача тактики и эта часть ее работы представляются основными. Тут-то собственно и строится фундамент, основание для всей тактической постройки.

Знание боевых средств — необходимо. Не зная их не приходится говорить об их употреблении в бою, и нельзя и приступить к другим последующим задачам тактики, разбирающей более сложные вопросы о комбинированных действиях при помощи различных средств в различной обстановке.

Изучение средств в тактике имеет специальное назначение установить свойства и особенность их для боевого использования для целей боя. Мы уже говорили выше (связь тактики с техникой), что в иных случаях изучение это должно быть детальным. Это необходимо постольку, поскольку эти детали определяют тактические свойства изучаемого.

Самый метод изучения боевых средств тактики соответственно определяется ее задачами в данном случае: общее устройство и основные свойства, а затем свойства боевые в особенности, применение данных средств в той или другой обстановке, и влияние обстановки на использование этих средств.

Изучая боевые средства в отдельности, тактика должна исследовать также и взаимодействие их, во первых, для чисто практической цели боевого их употребления, а во вторых, для установления относительной ценности для данного момента обстановки того или другого средства.

Тактика должна оставаться на об'ективной, научной точке зрения. Ей должны быть чужды односторонние увлечения. Это может быть достигнуто лишь строго научной постановкой метода исследований ее, имея в виду не частные случаи, а известные обобщения, учитывая необходимость считаться со всей совокупностью факторов обстановки боя.

Практика и история знает много примеров односторонних увлечений. Не оглядываясь слишком далеко, достаточно взглянуть на пережитое нами недавно время. Вспомним хотя-бы

спор о том, какой России нужен флот, спор, на несколько лет задержавший развитие нашей морской силы. В его основе лежало одностороннее увлечение одними средствами борьбы и игнорирования других. Такая постановка вопроса не научна. Тактика, как наука, должна выяснить и определить когда, в каких обстоятельствах и какое именно средство борьбы применимо, исходя при том, как из основания, из оценки всей совокупности различных комбинаций обстановки, могущей иметь место в бою.

Возвращаясь, в частности, к этому весьма ненаучному спору, мы должны указать на то, что преувеличение значения подводных лодок и миноносцев и умаление линейного флота было несомненным следствием недостаточного знакомства со свойствами тех и других.

Элементы морального порядка — суть те, которые зависят от человека, являясь его свойствами (свойствами отдельного индивидума или человеческого коллектива).

Вопрос о том, как надлежит применить и использовать в бою свойства элементов морального порядка, формулированные военной философией в виде принципов, — составляет в отношении ведения боя и боевых действий—существенно важную задачу тактики; мы не будем изучать существа этих принципов, но будем ими руководствоваться в наших тактических исследованиях.

Говоря о том, как надлежит вести те или иные боевые действия, мы будем рассуждать в такой плоскости: как при помощи имеемых средств борьбы, в бою или при тех или иных действиях, применить принципы военной философии.

Принципы вытекают из сущности войны, но не обнимают собой всех моральных свойств живой силы, которая является главным средством борьбы. Нам все время приходится считаться с этим, памятуя, что «сражаются не пушки, а люди».

Элементы формального порядка—заключают в себе те формы, в которые влита сила в бою, и в которых она проводит бой.

Вопрос о строях, эволюциях, формах боевого порядка—все это входит в группу элементов формального порядка. Поскольку эти формы имеют отношение к бою—они целиком изучаются тактикой, задачей которой является исследование их в применении к различной обстановке и изыскание наиудобнейших для боя форм.

Изучение обстановки.

Изучение обстановки и ее элементов не может не входить в круг исследования тактики,—т. к. она, обстановка — сама по себе есть основание для тактических заключений, обусловливая их.

Среди данных образующих обстановку приходится различать:

1) *Условие места.*

2) *Условие времени.*

3) *Условия*, зависящие от *противника* (его силы, расположения, намерения и пр.).

4) *Условие погоды.*

5) *Условия обстановки момента*, складывающиеся из совокупности вышеприведенных условий, в связи со всей совокупностью других обстоятельств, характеризующих данный момент (сюда войдет, например, относительное расположение сражающихся в боях, их состояние, намерения как свои, так и неприятельские, тот или иной период боя и пр.).

Всякое исследование тактики должно прежде всего иметь в виду обстановку.

Мы уже указывали, что обстановка составляет ту грань, которая отделяет теоретическую работу тактики, от искусства практического деятеля. Для последнего ставится трудное условие, требующее сплошь да рядом, помимо знания и искусства—*таланта, т. е. умения оценить обстановку. Уменье оценить обстановку определяет так называемый «глазомер».*

Этот «глазомер» является необходимым требованием вообще в бою, в морском же бою в особенности, когда обстановка особенно быстро изменяется, и когда она весьма богата быстрыми и внезапными эфектами, требуя решений немедленных и быстрых.

Глазомер составляет индивидуальное свойство человека, и его не может дать никакая теория. Но без теории его выработать можно лишь путем весьма продолжительного опыта, причем теоретическая работа, все-таки, будет иметь место, но производится она самим исполнителем. Роль тактики и тактических занятий, в смысле облегчения приобретенного опыта глазомера—чрезвычайно важна. Вот что говорит по этому поводу С. О. Макаров в своих «Рассуждениях по вопросам морской тактики»:

«Выгода тактических занятий в том и заключается, что занимавшийся тактикой и много работающий над этим, скорее приобретает глазомер — в широком смысле этого слова, т. е. умение ясно оценить обстановку. Ждать когда мы научимся из одной практики, значит ждать несбыточного и предрешить потери при первых же встречах с неприятелем».

В морском деле есть вопросы, которые надлежит воспретить решать на «глаз». За примерами ходить не приходится: не говоря уже об управлении артиллерийским огнем, весь

вопрос о маневрировании и эволюциях, принадлежит к числу таких, которым *обязательно* должно предшествовать теоретическое исследование и пользование приборами. Последнее до настоящего времени сохранило рутинные рамки, по крайней мере, в нашем флоте. Слов нет, конечно искусство управления кораблем дается опытом, и одна теория бессильна научить человека управляться, раз он никогда не имел практики в этом деле. Но одной практикой либо вовсе невозможно достичь умения располагать курсом своего корабля в современном морском бою, для удержания своего относительного расположения среди других, при погоне, при отступлении и т. п., либо для этого потребуется такая громадная практика, которую дать очень трудно.

Изучение боевой деятельности флота.

Изучение свойств оружия составляет работу первого отдела тактики; на основании этих свойств, формулированных в виде правил и норм, тактика приступает *ко второй своей задаче — к рассмотрению совокупности и взаимодействия всех элементов, приближаясь поскольку возможно к рассмотрению сложных действий флота в тех условиях, как оно проходит в действительности.*

Тогда как там, в первой части работы тактики, элементы берутся изолированно, каждый из них изучается отдельно, то здесь берется их совокупность (как это имеет место в действительности) и рассматриваются боевые действия флота и его частей, сведенных для достижения тех или других целей, вызываемых обстановкой войны и диктуемых стратегией. *Тут подводится синтез изученых свойств элементов и рассматриваются методы и приемы ведения боя и боевых действий вообще.*

Задачи тактики в этой области весьма ответственны. Она имеет целью подготовить (постольку, поскольку это зависит от теории вообще) те практические решения, которые приходится принимать в действительности. Я говорю *подготовить*, т. к. по существу тактика ничего не решает. Эта подготовительная работа имеет чрезвычайное значение для практики. Тактика, как наука, берет на себя значительную часть той работы, чисто прикладного значения, которую приходится выполнить на деле, подготавливая бой или другие боевые действия.

При изложении курса, нам придется исследовать вопрос о плане боя и плане боевых операций. Мы тотчас же встретимся с невозможностью в этом плане предусмотреть все те действия, кои в бою надлежит выполнять и, тем более,

время и порядок их выполнения. Поскольку вопрос будет идти о подготовке для боя—здесь мы будем вполне в состоянии судить о мерах, кои должны быть приняты, судить о том во всех подробностях. Относительно самого боя, исследовав несколько возможных вариантов, изучив типичные виды обстановки, вызывающие соответственные действия и самый характер этих действий, нам придется выработать некоторые общие указания, которые должны быть руководящими в бою. Детализация их имеет предел: неизвестность последующей обстановки.

Отдел тактики «Боевая деятельность» должен выработать и установить по возможности все главные положения постольку, поскольку это возможно сделать заранее, не впадая в подробности.

Оба отдела тактики (свойства оружия и боевая деятельность) логически связаны между собой. Да это и понятно — исследование элементов (каждого в отдельности), не будучи сведенное в одну общую систему, лишено об'ективности; совершенно также и в «Боевой деятельности» если она не связывает свою работу со свойствами элементов,—получатся лишь умозрительные заключения, зачастую лишенные реального содержания.

Это очевидно, но история развития тактики в нашем флоте, вернее история кафедры тактики у нас в академии, дает нам опыт и пример, когда свойства оружия элементов и прикладная тактика (Боевая деятельность) шли разными путями почти без связи между собой. Это было неправильно, необходимо сгладить ту ненормальную пропасть, которая получалась между двумя отделами одного предмета, внутренне цельного, каковой представляет из себя тактика.

Кроме сказанного, существенными задачами тактики является разрешение и других вопросов, которые мы в введении должны рассмотреть, чтобы вам ясны были бы, те цели, которые исследует эта военная наука.

Задачи тактики по подготовке личного состава.

Изучение тактики, о чем мы выше говорили, имеет своей конечной целью подготовить личный состав для боя, привив ему соответствующие взгляды и методы для ведения боя и боевых действий. В этом отношении нам немного остается прибавить к тому, что уже было высказано. По подготовке личного состава к бою, требующего предварительного его обучения для этого, задача заключается не только в прививке вышеуказанных знаний, но в выработке известного систематически составленного плана обучения, предусматри-

вающего, наряду с чисто теоретической подготовкой, подготовку практического характера в виде различных упражнений, маневров и т. п.

Тактика в этом отношении имеет большое значение, изучая не только способы и приемы ведения боя и боевых действий, но исследуя также и методы—каким путем надлежит подготовить силу для боя.

В этом отношении задачи тактики близко соприкасаются с военной подготовкой, и некоторые военные писатели, как напр. Драгомиров—определенно включает в предмет тактики «исследование мирного воспитания и образования войск». Да оно и понятно: практическое значение и смысл работа тактика приобретает только тогда, когда ее результат воспринят личным составом, и служит для него руководством в бою.

Велико влияние и значение данных морального порядка в бою и на войне. Они должны быть подготовлены и воспитаны — это входит в круг ведения и тактики. Направить дух на поступки, содействующие успеху боя—вот задача тактики.

Задачи тактики в области организации в.-м. силы.

Выше, когда мы говорили про связь и зависимость тактики с организацией, то имели случай указать, что эта связь весьма тесная, и что многие вопросы одинаково подлежат компетенции, как той, так и другой науки. Среди этих вопросов надлежит выделить, прежде всего, вопрос об организации морской силы для целей боя.

Для наиболее продуктивного использования оружия (боевых средств) они должны быть организованы в полном соответствии с их свойствами и с той обстановкой в бою, при которой им придется действовать. Как то, так и другое составляет предмет изучения тактики, следовательно, от нее же зависит и дать соответствующие нормы для организации, которая, обследовав их с точки зрения своей доктрины, установит норму, так сказать, окончательно. Работа тактики в этом вопросе весьма ответственна.

Выработка заданий для техники и задачи тактики в вопросе о сооружении морской силы.

Тактика, будучи в курсе современного состояния техники, дает ей задания в отношении технических средств морской силы и регулирует применение на флоте всех новейших изобретений и усовершенствований в области боевых средств. Поэтому мы были в праве, в начале нашего введения, особенно настаивать на необходимости для тактики—быть постоянно в курсе современной техники; иначе, очевидно, и быть не может.

Весьма с этим связан вопрос о сооружении морской силы, о создании вновь боевых средств.

Особенность морской силы—та, что она требует постоянного обновления, темп которого соответствует прогрессу техники с одной стороны и развитию морской силы с другой.

Роль тактики здесь—определить какие именно средства в наиболее полной мере способны осуществить, поставленные стратегией, задачи, какие именно суда, орудия, мины, батареи и пр. для этого нужны; затем, как и чем именно они должны быть оборудованы для целей боя, и, наконец, к каким нормам организации они должны быть приурочены.

Недавно, в сравнительно короткий период времени от японской войны, до только что пережитой мировой, вопрос о новом судостроении у нас пережил большие затруднения, находясь все это время в состоянии неустойчивости, весьма характерной для указанного периода. Неустойчивость эта находится в несомненной зависимости от шаткости и не всегда достаточной определенности заключений тактики по вопросам нового судостроения. Идя дальше в поисках тому причины, ее мы найдем в неразработанности тех отделов тактики, которые должны были-бы дать определенные и точные ответы на основные вопросы нового судостроения. Последствия же этого были печальны. Мы к началу войны, к которой несомненно готовились, не имели многого из того, что нам необходимо, а то, что имели, зачастую не удовлетворяло требованиям действительных потребностей войны и боя. В эту войну флот имел время и возможность произвести капитальнейшие работы по переделке и переустройству многих средств, коими он обладал, была отчасти, осуществлена громадная работа по новому, вызванному войной судостроению, необходимость которого определилась самой войной, тогда как могла быть заранее установлена работой тактики. Между тем, будучи проводима экстренно, такая программа судостроения для своего выполнения была поставлена в несравненно более трудные условия, и, по причине спешности, далеко не была чужда увлечениям.

Особенно ответственна роль тактики в подготовительной работе для нового судостроения в те периоды жизни флота, когда ставится на очередь вопрос о полном обновлении судового состава.

Состояние тактики в 1904-05 и 1914-18 г.г. в русском флоте.

Перед японской войной положение тактики, в смысле признания ее значения, весьма характерно иллюстрируется инцидентом, происшедшим между адмиралом Макаровым и центральной властью Морского Министерства, возникшем по поводу издания написанной первой книги «Рассуждения по вопросам морской тактики». Вполне естественно было желание адмирала, только что назначенного командовать флотом в Порт-Артуре, просить срочно напечатать для ознакомления личного состава эскадры эти «рассуждения», в которых им были изложены тактические вопросы. По соображениям чисто формального порядка (в ведомстве не могло найтись свободного кредита в 400 р.), адмиралу было отказано. И лишь тогда, когда С. О. Макаров поставил вопрос о доверии, нашлись средства на издание этой книги, которая, кстати сказать, успела появиться лишь после гибели ее автора.

Это показывает, какое отношение было со стороны некоторых кругов к тактике, да и вообще к военным наукам.

Между тем перед самой войной были сделаны весьма ценные работы в области тактики, и до сих пор не утратившие своего значения,—труды С. О. Макарова, Н. Л. Кладо, Пениша, Хлодовского и других служат ярким доказательством того, что отдельные люди работали в этом отношении, но не могли предотвратить постигший наш флот в ту войну катастрофы, может быть, по той причине, что флот не воспринимал их трудов, и военная наука вообще была непопулярна.

В Русско-Японской войне интересно отметить 2 периода состояния тактики: один — получивший свое выражение в бою 28 июля 1904 г., другой — в бою при Цусиме 14 мая 1905 г.

В бою 28 июля действия, как нашего, так и японского флотов одинаково неискусны. В течение продолжительного времени, несмотря на относительно малые дистанции, корабли стреляли сравнительно мало успешно, ни наш флот, ни японский, не могли использовать сколько-нибудь полно тех средств, коими суда их обладали.

Маневрирование нашего флота, имевшее целью совершенно неправильную задачу (прорыв во Владивосток, а не бой) даже с точки зрения этой задачи не отличалась ни искусством, ни планомерностью. Маневрирование японского флота оставляло желать много лучшего, и едва не привело к тому, что эскадра наша действительно не выскользнула из под удара японцев, что не произошло лишь по той причине, что она упорно не желала сражения и не использовала создавшегося к моменту перерыва боя—благоприятного для нее положения.

Какой бы вопрос тактики мы не взяли, мы в бою 28 июля не найдем для него образцового решения, как с той, так и с другой стороны.

Ко времени Цусимы обстоятельства резко изменились. Японцы широко использовали перерыв в военных действиях, повидимому, отдавая должное время и интерес тактическому обучению флота. За это короткое время японский флот сделал громадные успехи в искусстве стрельбы.

В Цусимском бою уменье владеть оружием встретилось с неуменьем использовать его.

Хотя наш флот и был слабее японского по техническому составу своих сил, но разница между нами совсем не была такова, чтобы предопределить результат, хоть сколько-нибудь подобный результату боя при Цусиме. И, конечно, очевидная причина крылась в неумении, неискусстве нашего флота, отсутствии тактической его подготовки.

Конечно, неудачи той войны, и в особенности тактические уроки Цусимского боя не могли пройти незамеченными, они выдвинули на очередь вопросы тактики. В самое короткое время после войны флот быстро стал совершенствоваться, целый ряд лиц принялся за разрешение тактических проблем, состояние которых привело нас к столь печальным последствиям.

При рассматривании этого периода, бросается в глаза следующая особенность развития тактики: особенной обработке подверглись вопросы, связанные со свойствами оружия. Громадный прогресс артиллерии (тоже тактический, так как собственно техника не так шагнула вперед, как именно тактические свойства артиллерии), прогресс мины, новые методы и приемы стрельбы и т. д. Вся работа тактики уходила преимущественно на эту область и носила несколько односторонний характер, с чем, собственно нам и пришлось встретиться в течение последней, только что пережитой войны.

В эту войну артиллерия наша была на высоте. Говоря точнее, на надлежащей высоте была стрельба одиночного корабля. Бой «Новика» в Рижском заливе—частный но достойный пример, показательный для состояния артиллерии и тактики одиночного корабля;—«Новик», методически ведя бой, исключительно лишь искусством своего артиллерийского огня—имел блестящую победу над сильнейшим противником.

В тяжелый для нашего флота период Моонзундских операций, когда главные основы уже были подорваны и флот находился в состоянии разложения, все же его стрельба не

уступала германскому флоту, в то время переживавшему время расцвета своей силы и деятельности.

В области минного дела мы были впереди других флотов, имея самые современные миноносцы.

Наши корабли новейшей постройки свидетельствуют о той большой работе, которая была произведена в области тактического изучения свойств оружия.

Я сказал, что прогресс тактики был несколько односторонен, это было увлечение свойствами оружия. Указывая на это, я далек от мысли дискредитировать значение свойств оружия, о том свидетельствует большая часть моего введения, но я не могу не отметить, что наряду с этим должно было бы быть уделено столько же интереса и другому отделу тактики, который мы выше охарактеризовали как «боевую деятельность» флота, рассматривающую приложение не одного какого-либо средства или рода оружия, а всей их совокупности, в применении к типичной обстановке.

Если мы посмотрим на пережитую войну с этой точки зрения, то мы увидим те пробелы, на которые, при изложении введения, нам не раз приходилось указывать. Если мы критически отнесемся к операциям, которые имели место, и к тем, для которых флот готовился, то увидим, что эта область тактики оставляет желать еще очень многого.

Теперь, пережив эту войну и желая подвести итоги опыту ее для тактических заключений, нам постоянно приходится наталкиваться на то, что положительных образцов она дает очень мало.

Боя, большого, решающего значения на нашем Балтийском театре не было. Поэтому непосредственных, катастрофического характера последствий такого состояния тактики мы не испытали на себе. Но мы были весьма неуверены в своих предположениях относительно исхода такого боя, в том смысле—сумеем-ли мы провести этот бой так, как надлежит. Не было разработанных мыслей,—приходилось ко всему подходить только опытным путем. Там, где этот опыт имели возможность получить, (напр. опыт постановок минных заграждений, действий по охране позиций, действий для помощи армии на берегу и т. д.),—там к концу войны мы подошли к более или менее обоснованным нормам и правилам, но там, где этого опыта не было, наши первые начинания подлежали зачастую справедливому осуждению.

Возьмем, например, наши первые минные постановки в море, походы 1914 года крейсеров, крейсерскую операцию

1915 года, наконец Моонзундскую операцию—они могли во многих отношениях дать повод для критики и осуждения.

Если же мы обратимся к тем предположениям, которые были выработаны в виде тактических планов на случай боя, то вас вероятно удивит их зачастую малая разработанность. Я позволю себе говорить это определенно, потому, что сам работал над некоторыми из этих планов и сам на себе испытал это отсутствие заранее разработанной научной мысли, отсутствие той работы, которая могла бы быть выполнена заблаговременно еще до начала войны. Не ввиде аргумента для доказательности доводов излагаемого в настоящем введении, а для иллюстрации их, позволю себе поделиться своим личным впечатлением, которое пришлось испытать, непосредственно участвуя в оперативной работе: началась война—возможен бой, надо вести разведку, надо давать соответствующие указания судам, надо организовать борьбу с подводными лодками и пр., и нет материла, нет руководящих мыслей о том, как все это должно быть сделано. Принимаются скорые, заранее не исследованные решения, тут же наскоро изобретается способ выполнения того или другого, все это носит характер случайных мер, зачастую противоречивых. Тут и проникаешься (но уже задним числом) сознанием всей важности работы заранее, так как поздно знакомиться с предметом.

Конечно, наука не может дать решений заранее, «она ничего не решает», но мысли законченные, обоснованные, излагающие характер тех же решений, хотя и условных и широко выраженных, она дает безусловно. Проработавшая в известном направлении мысль всегда готова дать вполне конкретные решения, при обстоятельствах того же порядка. Так и тут, очень многое из того, что было неправильно нами решено в течение этой войны, было вызвано отсутствием предварительной тактической научной работы.

Не будучи голословным, я позволю себе высказать такое положение, как опыт двух пережитых нами войн: японская война поставила на очередь вопрос об изучении тактики, поставила его резко, категорически, как основное требование.

Опыт японской войны был сравнительно полно использован, но в отношении лишь части всей работы тактики, в отношении свойств оружия. Боевая деятельность флота изучена не была. В последней войне мы видим подтверждение этого. Умея владеть оружием, оставалось желать очень многого в искусстве вести боевые действия.

Говоря про положение тактики, как науки, у нас во флоте в последнее время, нельзя не указать на роль и значение военно-морского отдела Академии. Развитие свойств оружия проходило вне его, эта работа была выполнена на флоте и в артиллерийском и минном классах. Но вопросы боевой деятельности, разрабатывались главным образом здесь.

На военно-морском отделе Академии сознавалось значение этого вопроса, и все, что мы имели в этом отношении к началу войны—это были работы отдела. Идея позиционного боя, о методах ведения боя вообще и пр., все это родилось здесь, но, так как до войны военно-морской отдел только что начал свое существование, он и не успел дать многого. Одно время существовало даже известное противоречие между строевым флотом и военно-морским отделом, именно, на почве непризнания первым всей важности вопросов более широкого характера, выходящих за непосредственные пределы свойств оружия. Одно время на флоте считали, что свойства оружия—это все. Кто умеет хорошо стрелять—того успех в бою обеспечен.

Но дальше этого немногие шли,—лишь немногие учитывали сложность обстановки боя и разнообразие боевых действий флота. Между стрельбой и артиллерийским боем большая разница и, изучая стрельбу, надо было бы изучать бой, и разнообразные боевые действия, какие пришлось флоту вести.

В этом отношении работа военно-морского отдела была весьма ценной, прежде всего потому, что она была почти единственной.

ГЛАВА 2.

Боевые средства морской силы [1]).

Сколь разнообразны и многосторонни операции флота, столь же разнообразны и средства, коими морская сила должна обладать.

---

[1]) Этот отдел излагается конспективно, по моим запискам составленным для курсов командного состава. Причины две: первая—средства флота достаточно исследуются в ч. I-й тактики (о свойствах оружия), и нет особой надобности повторять, вторая причина заключается в желании не загромождать особенно курса, так как большую его часть придется предоставить для исследования операций флота.

Средства эти сводятся к трем главным группам:

а) судовой состав,

б) береговые средства,

в) позиционные средства.

Совершенно необходимо, чтобы флот, коему поручается определенная задача на войне, обладал бы всеми видами указанных средств для того, чтобы быть достаточно самостоятельным для выполнения этой задачи. Поэтому, хотя средства для обороны берегов непосредственно не входят в состав средств флота, но постольку, поскольку эта оборона ложится на морские силы, она должна обладать и береговыми средствами. Вопрос о включении в ее состав средств обороны берегов, имел у нас свою большую историю, в течение нынешней войны разрешен определенно в вышеуказанном смысле, и это надлежит считать единственно правильным решением.

Помимо чисто боевых средств, флот для своей деятельности требует наличия средств и очень больших *вспомогательного* характера. Средства эти обнимают собой:

а) оборудование театра военных действий.

б) оборудование снабжения флота,

в) оборудование средств ремонта и постройки судов флота.

Судовой состав флота.

Классификация судового состава.

Совершенствование техники оружия, применяемого в морской борьбе, разнообразная деятельность флота и обслуживание его потребностей вызвали необходимость наличия для флота целого ряда судов разных типов и назначений.

По признаку оружия, каковое на данном типе корабля является преобладающим в его вооружении, корабли разделяются на следующие виды:

а) суда с преимущественно артиллерийским вооружением,

б) суда с преимущественно минным вооружением,

в) суда особых типов (специальных).

Признак вида корабля по оружию указывает на преобладание в его вооружении того или другого оружия, что влечет за собой и придание ему надлежащих качеств для наиболее продуктивного использования этого оружия. Но каждый боевой корабль снабжается не только одним видом оружия: преобладающее значение на нем одного оружия отнюдь не устраняет необходимости вооружения корабля и прочими видами его, но отношение тех или других видов оружия на

данном корабле—различно. В некоторых обстоятельствах, кораблю, вооруженному преимущественно артиллерией, придется воспользоваться миной, и, наоборот, кораблям преимущественно минного вооружения приходится выполнять боевые действия, сопряженные с использованием, главным образом, их артиллерии.

Помимо главных видов оружия, именно артиллерии и самодвижущихся мин, наличие других технических средств вызывает также необходимость постройки судов для преимущественного применения этих средств. Так, мины заграждения повлекли за собой необходимость иметь при флоте суда специального оборудования для их постановки (хотя такие постановки возможно, но уже с меньшей продуктивностью и с известным ущербом для другого вида оружия, производить и с других судов), постановки сетей, что вызывает специальные типы, траление, сторожевая служба и т. д.

Имея в виду использование оружия в разных условиях обстановки, намечается следующий признак *классификации судового состава согласно с боевыми задачами*, распределенными между судами различных типов, чем устанавливаются следующие виды судов:

а) суда, предназначенные преимущественно для линейного (артиллерийского в «боевой линии») боя,

б) суда предназначенные преимущественно для минного боя,

в) суда, предназначенные преимущественно для разведочных целей,

г) суда для отражения атак миноносцев,

д) суда для несения сторожевой и дозорной службы при флоте,

е) суда для заградительных операций,

ж) для обслуживания, снабжения флота и пр.,

з) для траления и т. д.

Ниже мы перейдем к рассмотрению типов судов в связи с указанными задачами, здесь же нам необходимо указать, что выполнение тех или иных задач, связанных с ведением войны, требует придания некоторым судам специальных свойств для этой цели. Но сказанное нисколько не обязывает к использованию данного корабля исключительно в пределах той задачи, для которой специально он построен: тому же кораблю приходится участвовать в самых разнообразных действиях и по ведению боя, и по разведке и пр. Однако необходимо указать, что *наиболее продуктивное использование корабля данного типа ограничивается теми задачами, для которых он построен специально.* Это соображение должно

предостерегать от излишнего и чрезмерного пользования кораблем не по его назначению.

Наконец, судовые средства разделяются на:

1) надводные,
2) подводные
и 3) средства авиации.

Соответственно со сказанными намечаются *классы* судов. Суда того же класса могут быть различных *типов*, определяемых конструкцией данного корабля.

Число классов все время увеличивается сообразно с растущими потребностями флота и прогрессом техники оружия. Типы же постоянно совершенствуются.

Сообразно с вышеизложенным, в настоящее время в состав флота входят суда следующих *основных классов*:

Суда с преимущественно артиллерийским вооружением:

1) Линейные корабли.
2) Линейные крейсера.
3) Легкие крейсера.
4) Канонерские лодки.
5) Мониторы.

Суда с преимущественно минным вооружением.

1) Миноносцы.
2) Эскадренные миноносцы.

Суда специального назначения:

1) Минные заградители.
2) Минные транспорты.
3) Тральщики.
4) Сторожевые суда.
5) Охранные суда.
6) Авиоматки.
7) Посыльные суда.
8) Транспорты.
9) Госпитальные суда.
10) Суда-базы.
11) Суда мастерские.
12) Боновые суда.
13) Лоцмейстерские суда.
14) Гидрографические суда.
15) Ледоколы.
16) Спасательные суда и т. п.

Линейные корабли представляют из себя основной класс судов. Будучи вооружен особо тяжелой и дальнобойной артиллерией и сильной броней, линейный корабль способен к дли-

тельному артиллерийскому бою. Составляя ядро главных сил флота, линейные корабли являются по существу тем классом судов, которые имеют решающую роль в современной войне, принимая главное участие в решающих операциях.

Артиллерия линейного корабля является главным оружием его. Дальность этой артиллерии и ее свойства, наряду со свойствами бронирования, определяют основные свойства кораблей этого класса. Стремление достичь высших пределов этих качеств, ограниченное необходимостью иметь достаточный для современного боя ход корабля, характеризует прогресс судов этого класса.

Современные линейные корабли обладают артиллерией калибрами до 16″ и толщиной брони до 24 дм.

Минное вооружение линейных кораблей состоит из 4—8 подводных минных аппаратов. Хотя это оружие на линейном корабле является вспомогательным, но значительное увеличение дальности мин последних образцов ставит на очередь вопрос о придании линейным кораблям значительного минного вооружения.

Предел дальности морской артиллерии ограничивается пределами видимости горизонта и возможностью наблюдать со стреляющего корабля и корректировать стрельбу. Дальность мины пока меньше, но увеличиваясь с каждым новым типом мин, она вскоре подходит к средним дистанциям артиллерийского боя. В этой же степени будут увеличиваться требования к линейному кораблю в отношении его минного вооружения. Уже теперь вполне мыслимо употребление минного оружия линейного корабля в линейном (артиллерийском) бою.

Ход линейного корабля должен быть достаточен для непосредственного ведения боя, обеспечивая ему занятие нужной позиции и ее удержание. В общем случае, ход линейного корабля не должен уступать ходу тех же кораблей противника. Преимущественный перед ним ход,—преимущество весьма существенное при ведении боя, как то мы ниже увидим.

Помимо своего значения для боя непосредственно, обладание преимущественным ходом сообщает возможность держать в своих руках инициативу не только в самом бою, но и при выполнении боевых операций вообще. Обладающий большим ходом, соответственно имеет больше данных для выбора обстановки, при которой ему выгодно дать бой, нагнать силы неприятеля, уйти от них, если это отвечает потребности момента и т. п. Все это определяет настойчивое стремление сообщить линейным кораблям максимальный ход.

Но, как известно, это, при затруднительности увеличивать беспрерывно водоизмещение, повлекло бы за собой ограничение веса корабля, уделяемого для артиллерии, бронирования, запасов и пр. Необходимость иметь особо мощную артиллерию и особо сильное бронирование заставляет несколько поступиться для линейных кораблей ходом.

Ход современных линейных судов достигает 25 узлов в отдельных случаях; 21 = 20 узлов — это минимальный.

Район действия, определяемый запасом топлива у линейных кораблей должен быть достаточен для выполнения любых операций в пределах театра военных действий, понимая под таковым удаление места выполнения операции от ближайшей базы флота. Стремление сообщить максимальный район действия так же ограничивается водоизмещением линейного корабля. Обычно этот район, в среднем, должен быть не менее 3—4000 миль.

Тактическая скорость линейного корабля представляет один из главнейших элементов, его характеризующих. Будучи функцией хода корабля и расположения на нем орудий главной артиллерии, она имеет существенное влияние на возможность *командования дистанцией в бою*. Командование же дистанцией предоставляет инициативу при ведении боя и является очень важным обстоятельством для использования вооружения корабля в нужный момент и в надлежащей обстановке. Стремление увеличить тактическую скорость находит себе выражение в изыскании соответствующих способов распределения артиллерии.

Все свойства корабля выясняются его изучением. Изучение как своего корабля, так и корабля противника, служит основанием для выбора того или другого способа действий при ведении боя.

Легкий крейсер. В линейном бою необходимы суда, охраняющие главные силы от атак неприятельских миноносцев, поддерживающие атаки своих минных судов; перед боем особо быстроходными судами должны выполняться известные действия по выяснению обстановки (разведки), для противодействия неприятельским разведчикам, для несения дозора при эскадре; во время ведения войны на море, флоту нужны легкие быстроходные суда, имеющие достаточную артиллерию для выполнения разнообразнейших задач, вызываемых обстановкой. Таким классом судов являются *легкие крейсера*.

Принимая ответственное, но вспомогательного характера участие в бою, они несут целый ряд обязанностей, имеющих своей целью облегчить и содействовать линейным кораблям

и миноносцам. Отличительная особенность крейсера—его большой ход, который должен не уступать ходу миноносцев, будучи значительно более хода судов прочих типов.

Стремлению сообщить крейсеру наибольший ход, подчинено (при данном водоизмещении) прочее его вооружение.

Для того, чтобы крейсер мог выполнять с достаточной самостоятельностью свои операции, сопряженные зачастую с длительным пребыванием в море, большой район действий является для него существенно необходимым.

Крейсеры (современные) вооружаются артиллерией средних калибров и имеют солидное минное вооружение. Как сказано, одной из существенных задач крейсеров является отражение атак миноносцев; артиллерия на них должна этому отвечать, будучи скорострельна и действительна на расстояниях, превосходящих дистанцию минного боя.

Легкие крейсеры защищаются броней 2—3 дм. для предохранения их от снарядов средней и противоминной артиллерии.

В последние годы все определеннее выявляется тенденция дать легким крейсерам особо мощное легкое вооружение и сильную противоаэропланную артиллерию. Современные легкие крейсера несут на себе 1—2 гидроаэроплана.

Линейный крейсер. Компромиссным классом между легкими крейсерами и линейными кораблями является класс линейных крейсеров.

Два обстоятельства вызвали к жизни этот класс судов:

Во-первых—при ведении боя, для выполнения некоторых боевых задач, существенно важно для флота иметь линейные суда с сравнительно большим ходом, которые, участвуя в бою наряду с линейными кораблями, могли бы взять на себя маневры, требующие относительно большого хода (при изложении боя мы убедимся, что возможность осуществить выгодное расположение флота достигается наличием отрядов линейных судов, обладающих большим ходом); во-вторых—для поддержки разнообразных операций крейсеров и миноносцев, для целого ряда отдельных операций вооружения легкого крейсера недостаточно. Мыслимы обстоятельства, когда от крейсера потребуется мощная артиллерия и солидное бронирование.

Вследствие этих соображений и получился класс линейных крейсеров, который несколько уступает (в общем случае) легким крейсерам в ходе, но превосходит их калибром своей артиллерии и, уступая в силе вооружения линейным кораблям, имеет значительно больший чем у них ход. В силу желательности сообщить, по возможности, линейному крейсеру все качества и линейного корабля и легкого крейсера, водо-

измещение новейших судов этого класса достигает особо крупных размеров.

Линейные крейсеры, чтобы иметь возможность участвовать в линейном бою совместно с линейными кораблями, обладают, в общем случае, тем же калибром главной артиллерии, что и последние, но в несколько меньшем числе. Обыкновенно бронирование их несколько слабее.

Данные современного линейного крейсера приблизительно такие: артиллерия из 8-ми 14″—16″ ор., броня—10″—12″, ход до 28—30 узлов.

Мониторы. Следующим классом кораблей, вооруженных преимущественно артиллерией и предназначенных для ведения артиллерийского боя являются *мониторы*.

Настоящая война выдвинула вопрос о создании специального класса судов, предназначенных для боя с береговыми батареями. Употребление для этой цели линейных кораблей не всегда представляется целесообразным во-первых потому, что суда эти, сами по себе слишком ценные, даже не могут использовать всех своих, с большими затратами полученных, качеств и свойств в столь узкой задаче, как бой с береговыми укреплениями, а во вторых, некоторые особенности линейных судов являются прямо неподходящими для условий этого боя (в частности глубокая осадка).

Необходимость борьбы с береговыми укреплениями, поддержка действий сухопутных войск, вызвала к жизни класс мониторов. Основные свойства и особенности мониторов сводятся к следующему:

Главная артиллерия состоит из небольшого числа орудий самых крупных калибров и гаубиц.

Бронирование соответствует условиям боя с береговыми укреплениями и должно быть весьма сильным.

Ход монитора не имеет для него столь существенного значения и не превосходит обыкновенно 10—12 узлов.

Осадка должна быть возможно меньшей, что составляет необходимое условие возможности и удобства действий у берегов.

Вследствие малого хода и относительно небольшого количества тяжелой артиллерии, водоизмещение мониторов, вообще говоря, невелико.

Канонерские лодки. Мониторы представляют из себя средство для борьбы с береговыми укреплениями; между тем, по обстоятельствам войны, является необходимым иметь класс судов также вооруженных преимущественно артиллерией,

для действий у берегов, там, где не требуется столь большой артиллерии, каковая имеется у мониторов.

Различного рода задачи по обстреливанию побережья, поддержка действий сухопутных войск, при необходимости для той или другой операции поддержать суда, имеющие слабое артиллерийское вооружение, для действий в шхерах, для помощи береговым батареям и т. п. вызвали необходимость иметь при флоте класс особых судов—канонерских лодок. В частности, в пережитой войне у нас на театре канонерские лодки имели существенное значение при действиях в Рижском заливе. Флоту, одной из основных задач которого является оборона берегов, существенно важно иметь в своем составе суда этого класса.

Данные канонерских лодок сводятся к следующему:

Минимальная осадка.
Ход 12—14 узлов.
Легкое бронирование.
Дальнобойная среднего калибра артиллерия.

Заканчивая на этом обзор судов вооруженных для артиллерийского боя, мы должны указать, что каждый класс их содержит большое разнообразие типов. Ниже при изложении тактики, нам придется указать, что тактика судов этого вида должна отвечать прежде всего свойствам главного их оружия—*артиллерии*.

Миноносцы. Мина для наиболее продуктивного использования требует подхода на относительно небольшую дистанцию к атакуемому. Не допуская (при современном состоянии техники минного дела) возможности немедленного повторения минного выстрела, самодвижущаяся мина дает основные задания для судов, имеющих ее главным своим оружием, а именно:

1) максимальный ход для возможности быстро занять позицию и произвести атаку,

2) достаточную палубу для помещения на ней нужного для залпа количества минных аппаратов и артиллерии,

3) достаточный район действий, чтобы следовать за эскадрой,

4) легкое бронирование, предохраняющее судно от вывода его из строя осколками снарядов противоминной артиллерии корабля, отражающего атаку,

5) необходимые мореходные качества.

Эти задания собственно и являются основанием для судов *класса миноносцев*.

Все стремления техники судостроения направлены главным образом к тому, чтобы сообщить миноносцам возможно больший ход, каковое свойство представляется для них важнейшим. На войне требуется участие миноносцев в операциях, сопряженных с необходимостью установки на них более или менее значительного артиллерийского вооружения. Перед настоящей войной вполне определилась тенденция, целесообразность которой подтвердилась опытом самой войны,— устанавливать артиллерию из большого (относительно) числа орудий противоминных калибров на миноносцы.

Этому классу судов приходится вести разнообразные обязанности на войне. В силу своей подвижности, малой осадки и большого хода, зачастую является возможным поручать им задачи, требующие, как минного, так и артиллерийского вооружения. «Огневые атаки» миноносцев по судам второстепенного значения и в эскадренном бою могут быть вполне уместны.

Говоря про разнообразные задачи миноносцев на войне надо указать, что конструктивно этот класс судов требует очень тщательного и бережного обращения. И если мы выше говорили о том, что использование судов не по прямому их назначению (в данном случае минные атаки) вредно на них отражается, то надлежит особенно применить это к миноносцам. Злоупотребление миноносцами для посторонних служб для них особенно вредно и может привести к тому, что в нужный момент они не будут в состоянии проявить всех своих свойств.

Нормальные данные современного эскадренного миноносца:

ход от 35 до 40 узлов,
6 = 12 минных аппаратов,
4 = 8 орудий,
$1^1/_2 = 2''$ броня (преимущественно палубная).

Миноносцы различаются двух главных видов: 1) *миноносцы эскадренные*, о которых только что было сказано, и 2) *миноносцы особого назначения*. Необходимость миноносцев последней группы вызывается особенностями театра войны. В частности, на Балтийском театре, при пользовании шхерами, целесообразно иметь миноносцы относительно меньших размеров, дающими им большую возможность пользоваться шхерами. Одно время у нас практиковалась постройка таких миноносцев. В минувшую войну миноносцы до новиковского типа сыграли большую роль и не только потому, что в начале ее других не было, но в силу тех свойств, которые они имели (меньшие размеры, в частности, меньшая длина).

Суда специального назначения.

Вид судов специального назначения состоит из многих классов, наличие которых определяется во первых разнообразием технических средств флота и, во вторых, разносторонностью его деятельности. Рассматриваемые ниже классы отнюдь не исчерпывают всей классификации судов: особенности театра, особые операции, особые усовершенствования техники оружия вызывают к жизни новые классы.

Минные заградители. Столь важное оружие, как *мины заграждения*, требует для наиболее продуктивного его использования судов, специально для этого приспособленных.

На крейсерах и современных миноносцах имеются соответствующие приспособления для постановки мин заграждения, но средства эти ограничены и ими возможно пользоваться лишь при определенной обстановке, так как нахождение мин на борту выводит корабль из строя для боя и мешает использованию прочих видов оружия, коими крейсера и миноносцы обладают.

Специально оборудованные заградители бывают двух видов: заградитель для активных постановок и заградитель, требующий для своей работы продолжительного времени и относительно безопасной обстановки.

В свое время (1902 г.) заградители типа «Енисей» выражали собой определенную идею именно активного заградителя. Большой, сравнительно, ход, значительный запас мин— давали возможность такому заградителю при надлежащем его обеспечении развивать свои операции в районах близких к расположению неприятеля. Обладая некоторой артиллерией, освободившись от мин, заградитель мог нести крейсерские функции на войне.

Ввиду большого значения заградительных операций в войне на море, совершенствование судов этого типа—вопрос ближайших дней.

Другой вид заградителя, о котором мы упомянули, предназначается для выполнения больших заградительных операций, вблизи своих берегов. Не требуя специальной постройки, но будучи оборудованы соответственно необходимым условиям для хранения большого числа мин и их постановки, они оборудуются при помощи переделок из пароходов и транспортов или же из числа вышедших из строя устарелых боевых судов. Число мин на них может быть очень велико (до 3000), они способны выставить сразу значительные заграждения.

Кроме указанных типов, для поддержания минного поля, для постановки мин в районах, где уже были выполнены поставки ранее, приходится прибегать к постройке особых мелкосидящих заградителей с осадкой 3—4 фута.

Для хранения мин и доставки их оборудуются *минные транспорты и минные блокшивы*. Оборудованные всеми необходимыми приспособлениями для хранения мин, они имеют надлежащие устройства для быстрой погрузки и выгрузки их.

Тральщики. Необходимость обезопасить себя от мин заграждения в море, при плавании флота и при форсировании им минного поля, влечет за собой необходимость постройки судов специального класса, оборудованных и приспособленных для вытраливания мин и уничтожения минного поля—тральщиков. Две задачи возлагаются на тральщиков: одна—обнаружить минное поле, другая—уничтожить его. Соответственно этим заданиям и типы тральщиков бывают различные.

При флоте, следующем в море, должны быть тральщики, которые не задерживали бы его движения—суда достаточно мореходные с немалым ходом (какой допускается принятым для вооружения образцом трала).

Другой тип тральщиков уже не обязан иметь относительно большой ход и имеет задачей *уничтожение* минного поля.

Основные задания для тральщиков, сопровождающих эскадру, намечены выше. Тральщики для обнаружения минного поля должны отличаться особо малой осадкой; для этой цели прибегают к устройству специальных катеров-тральщиков, задачи которых—безопасно ходить в районах, опасных от мин.

Небольшое углубление, мореходность, сильные буксирные средства—вот характерные особенности тральщиков.

По условиям современной войны, флот для обеспечения самой возможности выполнять свое назначение, очень нуждается в большом числе тральщиков, это определяет его свободу действий.

Сторожевые суда. Для несения сторожевой службы при флоте для охраны позиции, фарватеров, для охраны от подводных лодок флота в море, для конвоирования судов и пр.—имеется специальный класс *сторожевых* судов. Суда этого класса должны обладать достаточной мореходностью, быть снабжены средствами для борьбы с подводными лодками, иметь некоторую артиллерию. В класс сторожевых судов могут быть зачислены миноносцы устарелых типов с исправными механизмами. От сторожевых судов требуется значительный ход, который должен быть больше эскадренного хода главных сил (линейных кораблей).

Охранные суда. Для несения охранной службы при рейдах назначаются охранные суда.

Охранные и сторожевые суда несут зачастую те же функции, почему на практике не производится строгого разграничения между ними.

Специально охранные суда — это моторные и паровые катера, вооруженные одной-двумя мелкими пушками, пулеметом, прожектором и маломощной радиостанцией.

Авиоматки. Ограниченный район действия гидро-аппаратов, малая их мореходность, выдвинули необходимость специального класса судов, назначением которого является служить подвижной базой для гидро. Требования к этому классу сводятся к следующему: 1) значительная вместимость аппаратов, удобство взлетов и посадки их на палубу; 2) быстроходность, ибо особенно вероятно использование судов этого класса с крейсерами; 3) надежная противвоаэропланная защита артиллерии.

Современные авиоматки имеют на себе до 35—40 аппаратов, обладают ходом до 33 узлов.

Транспорты. При флоте должна быть организована транспортная служба по снабжению его всеми необходимыми запасами, доставки и перевозки грузов и пр.

По своему назначению, некоторые транспорты требуют специального оборудования, и их сводят в отдельные группы:

1) Артиллерийские транспорты—для снарядов и боевых запасов.

2) Минные транспорты.

3) Угольные транспорты

и 4) транспорты для прочих надобностей флота.

Надлежащее количество транспортов флоту необходимо тем более, что зачастую, при ведении операции, флоту приходится грузиться запасами не в порту или оборудованной базе, а на рейдах, и даже в море с транспортов.

Необходимо, чтобы известная часть транспортов была бы всегда готова подать судам флота *немедленно* по надобности снаряды, уголь, провизию и пр.—все это требует соответствующей организации транспортной службы, которая должна быть строго сообразована с потребностями флота. Вопрос о транспортах является вопросом весьма существенным для флота.

Посыльные суда. Для разных надобностей при флоте состоят посыльные суда. Они не имеют боевого значения и на них возлагаются различного рода второстепенные задачи.

Посыльные суда освобождают боевые от отвлечения последних от их чисто боевой деятельности.

Типы посыльных судов крайне разнообразны.

Суда—базы и плавучие мастерские. Выше было упомянуто, что флоту зачастую приходится базироваться на необорудованные береговые базы. Это обуславливает необходимость для флота иметь при себе оборудованные плавучие базы, которые следуют с флотом и обеспечивают его нужды в местах маневренных стоянок.

Задания для плавучей мастерской—производство текущего ремонта и выполнение починок и повреждений, без помощи порта, не выводящих корабль из строя.

Примечание. Вопрос о мастерских и о ремонте судов является весьма важным и существенным. Мастерские бывают: 1) на самом корабле, 2) плавучие при отряде, 3) мастерские береговые маневренных баз и 4) мастерские (заводы) баз ремонтных. Чем больше работ может выполнить 1-й и 2-й вид мастерских, тем меньше кораблей отрывается от строя, что при ведении войны представляет очевидную важность. Оборудование флота судовыми и плавучими мастерскими — необходимо.

Суда—базы имеют особое значение для судов флота небольших, неудобных для жилья, не могущих иметь при себе сколько-нибудь существенных запасов. Прежде всего базы необходимы для подводных лодок, сторожевых судов и пр.

Для этого класса судов годны транспорты и вышедшие окончательно из строя боевые суда.

Суда лоцмейстерские, гидрографические и т. п., будучи оборудованы соответственно с их службой, не представляют из себя сколько нибудь определенного типа.

Госпитальные суда обязательно должны состоять при флоте. Их обязанность доставлять и перевозить тяжело больных и раненых в береговые госпитали и больницы. Сообразно деятельности частей, для коих они назначаются, госпитальные суда бывают разных типов, (будучи чаще всего переделаны из пассажирских пароходов), чтобы подавать помощь в море, шхерах и пр. Госпитальные суда должны быть хорошо снабжены спасательными средствами.

Плавучие средства баз. Помимо перечисленных классов, весьма важным представляются для обеспечения и обслуживания флота—плавучие средства баз и портов. Это буксиры, ледоколы, водолеи, блокшивы, баржи и т. п. Не рассматривая их в отдельности, мы лишь ограничимся указанием,

что порт должен по возможности полностью обслуживать суда его средствами, ни в коем случае не требуя средств с судов для обслуживания порта, что зачастую имеет место на практике и всегда вредно отражается на судах флота.

Ледоколы. Для северных театров совершенно необходимы сильные большие ледоколы, могущие обеспечить передвижение флота зимой при любом состоянии льда.

В минувшую войну Балтийскому флоту пришлось испытать на себе все затруднения, связанные с отсутствием ледоколов надлежащего типа.

Подводные лодки имеют различные свойства, в соответствии с задачами, возлагаемыми на них:

1) Подводные лодки для минных атак в открытом море.

2) Подводные лодки для службы на позициях у своих берегов.

3) Подводные заградители.

4) Подводные крейсера.

Особенности службы подводных лодок требуют от них:

1) Сильного минного вооружения, достаточного для производства надежного залпа. На современных лодках устанавливается до 8 минных аппаратов. Расположение их должно быть таково, чтобы было возможно произвести надежный залп с каждого борта.

2) Достаточным надводным и подводным ходом. Очевидно стремление техники дать новейшим типам лодок по возможности большой ход.

3) Значительный район действий, что весьма важно ввиду того, что лодкам зачастую даются задачи в отдаленных районах, требующих длительного пребывания в море.

4) Надлежащих эволюционных качеств и прежде всего *быстроты погружения.*

Кроме того, лодки снабжаются приспособлениями для облегчения им возможности бороться со специальными преградами, устанавливаемыми для них, как то: сетями и прочее.

Подводные лодки снабжаются артиллерией среднего калибра, ибо лодкам приходится производить обстрел берегов, действовать артиллерией против вооруженных пароходов и т. п.

Лодки для службы на позициях у своих берегов отличаются соответственно своим меньшим водоизмещением и, следовательно, ходом, районом действия и вооружением. Обыкновенно для этой цели привлекаются лодки более устарелых типов, уже неспособные к несению службы в отдаленных от баз районах.

Подводные заградители—класс, настоятельная необходимость в коем вполне определилась в течение минувшей войны. Обладание подводными заградителями дает возможность произвести постановку мин в районах, совершенно недоступных для судов надводного флота: при входах в порта неприятеля, на охраняемых им морских путях и т. п. Класс этих судов народился во время войны; число мин, ими берущихся, доходит до 60—80.

Подводные крейсера появились, как отдельный класс судов к концу мировой войны—в Германии. Назначение их—действия против торговли в открытом море и борьба со вспомогательными судами противника. Наличие значительной средней артиллерии и колоссальный район действия (обуславливаемый способностью несколько месяцев находиться непрерывно в море, не заходя в порт)—составляют их отличительные свойства.

Примечание. Изложенным исчерпываются главные и наиболее употребительные классы судов. Наряду с ними имеют место и другие, как то, катера-истребители, сторожевые катера, суда ловушки, и пр., на которых мы останавливаться не будем, упомянув о них при рассмотрении операций поскольку участие их там может быть отмечено.

Таковы классы судов принятого подразделения судового состава флота. Однако, подобное разделение не является чем то незыблемо прочным; оно типично только для данного момента. Дальнейший рост новых идей судостроения, развитие техники и, наконец эволюция военно-морской мысли могут внести существенные поправки и изменения.

Флоты всего мира непрерывно работают в стремлении изыскать совершенные средства борьбы, которые были бы могущественнее своих предшественников. В мирное время в этой конкурирующей атмосфере, обусловленной стремлением каждого государства иметь суда наиболее сильные и технически совершенные,—происходит как бы безкровная война, в результате которой могут быть выведены из строя целые эскадры судов. Каждый следующий тип корабля дискредитирует, отводит на второй план — суда предшествующих типов. Собственно говоря, сила флота измеряется не общим количеством судов, в его состав входящих, а количеством самых современных кораблей. Новые идеи в судостроении производят полный переворот, отводя в разряд неимеющих большого боевого значения суда предшествующих

типов и классов. Так, в недавние годы мы имели случай наблюдать, как появление в английском флоте «Дредноута»— свело на нет все предшествующие типы линейных кораблей; а несколько лет спустя, в настоящее время, уже только «свехдредноуты»—составляют силу флотов, а дредноуты— идут на опытные расстрелы и сдаются в резерв.

Эту особенность надлежит учесть прежде всего тактике. В ней должны учитываться все современные технические достижения и от нее должны итти задания для новых типов судов.

Тактические задания для судостроения.

«Тактические задания» — являются результатом очень обстоятельной и ответственной работы, выполняемой тактикой, которая должна исследовать, оценить и установить все обстоятельства, определяющие те идеи, каковые должны быть осуществлены при постройке нового корабля или серии их. Тактические задания содержат в себе главные основания, по которым строится корабль, они служат материалом для составления технических заданий, а последние поступают к техникам для составления проекта.

В тактических заданиях должны быть формулированы все боевые свойства, которыми должен обладать корабль. Свойства эти не являются произвольными и, как я сказал, выявляются путем тщательного исследования; они должны быть заранее согласованы с возможностью их технического осуществления, и потому не могут быть составлены вне техники.

Тактические задания мы рекомендуем составлять в такой последовательности:

1) Прежде всего надлежит выявить назначение данного корабля, и точно его формулировать. Это сделать необходимо для того, чтобы отсюда вывести все прочие задания. Давая то или другое назначение корабля, надлежит учесть: а) общий характер тех боевых операций, кои кораблю придется выполнять, б) специфические особенности театра, на котором предположено использование этого корабля, в) непременно сообразоваться со свойствами судов того отряда или вообще соединения, войти в которое данный корабль предназначен. Затем:

2) Вооружение данного корабля.

3) Ход, максимальный и экономический, район плавания и пр.

4) Бронирование.

5) Отдельные свойства, которыми должен обладать корабль.

Назначение корабля определяет принадлежность его к тому или другому классу. Я сказал уже, что классификация не есть что то постоянное, она типична только для данного момента. Могут быть корабли иного назначения, нежели корабли классов перечисленных нами. Давая то или другое назначение, тактика всегда вполне свободна и ее не следует считать связанной помянутой классификацией. Но одно должно иметь место непременно: это полная обоснованность назначения. Практика прошлого учит, что давая то или иное назначение кораблю, иногда совершенно не учитывали самые существенные обстоятельства, которые должны при этом приниматься в расчет. Зачастую строились суда, назначение которых во время войны было неясно и недостаточно обосновано.

Общее назначение судов того или другого класса нам известно, но это должно быть непременно просмотрено еще раз применительно к театру и к тем особенностям операций, предполагаемых против вероятного противника, каковые по плану предположено вести.

Здесь мы подходим к мысли, что прежде составления заданий должен быть составлен план операций (хотя бы только в идее) чтобы оттуда почерпнуть исходные основания для суждения в заданиях и назначении проектируемому кораблю. Строить вообще, «на всякий случай» боевые суда—линейные корабли, крейсера или миноносцы, не имея при этом совершенно конкретной идеи их использования,—недопустимо.

И, собственно говоря, прежде суждения о том, каково назначение проектируемого корабля должно быть, надлежит рассмотреть вопрос—какие средства вообще нужны для выполнения данной операции, или, шире говоря, для осуществления принятого плана войны, куда войдут данные операции,—а отсюда уже будет логически вытекать назначение корабля.

Если поставить вопрос именно в этой плоскости, то выяснятся новые требования, которым, быть может, ни один из существующих классов ответить не может и народится новый класс.

Вооружение, бронирование и ход проектируемого корабля также ни в какой степени не должны быть произвольны. Они должны явиться следствием определенных расчетов.

Для тактических заданий вооружению надо знать какие именно операции на данный корабль лягут, и каковы

обстоятельства обстановки почитаются нормальными для использования всей силы корабля. Иначе говоря, для задания артиллерии, требуется знать, какова должна быть нормальная дистанция, на которой корабль должен развить свою мощь максимально, каков противник предполагается вероятнейшим, каково его вооружение, и пр. При этом нельзя сравнивать один корабль с одним же кораблем противника, ибо если противник располагает большим числом таких кораблей, то бороться с одним из этого числа—не есть решение вопроса: надо все время исходить из всего плана операции, а не абстрактно взятого одиночного боя с данным кораблем.

Метод выработки задания должен быть последователен и обоснован. В особенности тщательно он должен быть обоснован, когда флот надлежит строить заново, где ошибка в методе может повлечь за собой выбор неправильного направления для всей программы нового судостроения.

Те же методические обоснования требуются и для прочих тактических заданий. Например, задание хода—вопрос очень сложный. Чем больше ход—тем лучше, но это не принцип. При увеличении хода чрезвычайно разрастаются измерения корабля, страшно повышается его стоимость и пр. Всюду требуется минимум, достаточный для выполнения задач, вытекающих из назначения корабля, но минимум, повторяю, обоснованный. Ход надо расчитать, учитывая тактику боя, стратегические особенности театра и пр.

Сколько времени корабль должен иметь возможность держать полный ход, сколько времени пребывания в море и на каком ходу должно быть обеспечено запасом топлива и пр., все это не должно быть произвольным.

Те же обоснования требуются для прочих тактических заданий.

Как я сказал, давая задания, не следует считать себя связанным принятой к данному моменту классификацией судового состава. Мысль должна быть свободна, чтобы свободно искать новые и совершенные средства борьбы.

Теперь, после мировой войны, давшей большой опыт для оценки значения существующих классов судов, имеется большой материал для суждения о новых путях военно-морского судостроения. Достижения техники и тактические выводы из опыта войны создают обстановку, в которой должна родиться новая идея судостроения в виде нового класса судов. Каков он будет—неизвестно, пока его еще нет, но совершенно убежденно можно утверждать, что задания для него будут иные,

чем были до сих пор. Время экспериментов в судостроении уже прошло и теперь тактика требует корабля не для стрельбы в абстрактных условиях по произвольно выбранному противнику, *а корабля построенного для участия в операциях, общий план которых предположен ранее, нежели данный корабль проектируется*, для выполнения которых он и строится, не более этого, но и не менее.

Выше мы перечислили разнообразные классы судов, составляющих, в общем, флот. Столь большое число судов со специальными особенностями и свойствами требует прежде всего стройной организации. Организация эта необходима для того, чтобы 1) дать возможность *управлять* флотом и отдельными его частями и 2) сведением судов в те или иные группы и сочетания *достичь возможности продуктивно и целесообразно использовать свойства оружия*, коим суда вооружены.

Организация составляет тему изучения, которой посвящена специальная военная наука. Нас, с точки зрения тактики, особенно интересует вопрос о тактическом подразделении флота на *отдельные части*.

Сведение отдельных судов в те или другие сочетания производятся, прежде всего, руководясь соображением о наиболее полном и продуктивном использовании *оружия*. Здесь находят себе обоснования соединения судов того же класса или, как принято называть,—*низшие соединения судов*. Для *целей* ведения *боевых операций* приходится составлять сочетания из низших соединений судов разных классов, сводя их в так называемые *высшие соединения*.

Низшие соединения судов.

Основой для соединений служит боевой корабль, который рассматривается как *тактическая единица*, вооруженная нормальным (обоснованным определенными свойствами преобладающего на нем оружия) вооружением. Сводя несколько судов того же класса в известное соединение, приходится руководствоваться следующим:

1) *Группа* (тактическая) *тактических единиц флота должна допускать наиболее полное и продуктивное использование их главного вооружения.*

Дело в том, что в силу особенностей оружия, число судов в группе не является ни в коем случае произвольным, будучи следствием определенных расчетов. Так, для судов вооруженных *преимущественно артиллерией*, нормальный состав такти-

ческой группы определяется возможностью ведения *сосредоточенного по одной цели огня*, при условии продуктивности последнего. Это находится в зависимости от числа и калибра *главных* орудий, их скорострельности и пр. свойств. Практика и изучение свойств оружия дают нам вывод, что наиболее продуктивным является сосредоточение огня *двух* современных линейных кораблей по той же цели, но это число может быть доведено до *трех*, и даже до *четырех* в зависимости от числа орудий. Однако, четыре является пределом, при переходе через который значительно падает общая успешность огня, корабли мешают друг другу, управление огнем весьма затрудняется, в результате, действительность огня понижается. Но, при сведении в группу кораблей, обладающих орудиями малой скорострельности, число судов в группе может быть увеличено; и наоборот, для кораблей, вооруженных большим числом весьма скорострельных пушек, всякое сосредоточение с кем либо является вредным; этим намечается тип корабля с *полноценным* артиллерийским вооружением.

Для судов, вооруженных *преимущественно минным вооружением*, число их в тактической группе определяется возможностью произвести надежный *минный залп*, покрывающий с достаточной вероятностью площадь цели с учтенными всеми возможными допусками и ошибками. Очевидно, что это зависит от числа и современности минных аппаратов.

Как видно, при этом могут получиться числа судов в группе очень значительные, что не может быть допущено в силу прочих требований, которые тактика пред'являет к тактической группе, о чем ниже будет сказано.

Для кораблей, обладающих *преимущественно специальными средствами* число в их тактической группе определяется теми же соображениями. В частности, *для заградителей*—возможностью одновременно выставить минное заграждение необходимой (для каждого случая особо) ширины и глубины.

Для тральщиков—возможностью *надежно* протралить фарватер для следования за ними *одной колонны* больших судов, для тральщиков, имеющих специальным назначением обследование моря—возможность произвести это обследование в определенном районе и т. п.

Для сторожевых судов—возможностью в составе тактической группы взять на себя выполнение одной из основных задач сторожевой службы.

Для охранных судов—выполнением основной задачи по охране и т. п.

Что же касается подводных судов, то совместное использование ими оружия по той же цели не должно служить основанием для сведения их в группу, ибо совместные действия лодок по одной цели весьма сложны, при недопустимости совместного маневрирования; в данном случае основанием для сведения их в группу служат иные обстоятельства, о которых будет изложено ниже, *каждая же лодка должна иметь на себе по возможности полноценное вооружение, к чему техника их и стремится.*

Все сказанное иллюстрирует первое и основное требование тактики об обеспечении продуктивного использования оружия при сведении судов в тактические группы.

2. *Число судов в тактической группе ограничивается условием удобоуправляемости последней.* Удобоуправляемость сама в свою очередь обусловливается: а) возможностью управлять непосредственно действиями группы в бою или боевых условиях и б) удобством совместного плавания.

Практика, история и известные военные авторитеты определили, что управлять одному человеку более нежели 4—5 единицами—затруднительно и в периоды напряженной деятельности, в условиях боя, человек не в состоянии руководить более этого числа непосредственно ему подчиненными (при условии каждого направлять отдельно и за каждым наблюдать особо).

Средством для управления на море, помимо средств связи, служит возможность движениями своего (флагманского) корабля направлять непосредственно движения и действия всей группы. Это ограничивает соображения о числе судов в тактической группе.

Удобство и возможность совместного плавания, совместных действий в бою, также ограничивает состав группы. При большом числе судов, построения, эволюции весьма сложны, длительны и негибки. (Гибкость же—одно из основных условий организации силы для боя). Условия совместного плавания, в особенности при затрудняющих его обстоятельствах, как то—ночью, в тумане и пр., также не допускают сведения в одну тактическую группу значительного числа тактических единиц.

Принимая во внимание высказанные соображения, устанавливаются некоторые нормы для числа судов, с точки зрения их удобоуправляемости.

Практически, для больших судов не более 4—5, для малых—до 8. Большее число сводится в группу—представляет уже некоторые неудобства.

3) *В группу должны входить суда того же типа, обладающие теми же тактическими свойствами,* иначе говоря, группа должна быть *однородна* по своему составу, т. е. обладать тем же вооружением, ходом, районом действия и пр. Наличие этого требования вызывается, как условием продуктивного использования оружия, так и удобоуправляемостью. Если группа неоднородна, то лучшие качества отдельных единиц, в общем, низводятся до степени худшего носителя этих же качеств, входящего в состав группы. Если у одного ход меньше чем у других, то очевидно вся группа принуждена равняться по нему, иначе она расстраивается. Если у одного, скажем, артиллерия менее дальнобойна, то огонь всей группы приходится вести на дистанциях требующихся для худшего и т. п. (тоже относительно районов действия, морских качеств — мореходности, циркуляции и пр).

Однако, в силу необходимости формировать группы из уже имеемых судов того же класса, но разных типов, приходится считаться с полной невозможностью составить группу вполне однородную: но стремиться достичь этой однородности надлежит во всяком случае. Как частный вывод из вышеприведенных соображений, можно сделать такой: *суда тактической группы должны строиться одновременно, по тем же чертежам, и сама программа постройки должна быть составлена по группам судов.*

Такими основными тактическими группами являются принятые у нас во флоте следующие низшие соединения:

Для линейных судов—бригада, в составе 3—4 кораблей (разбивается для ведения сосредоточенного огня на полубригады).

Для миноносцев — дивизион: 4—8 миноносцев (4—из Новиков, 8—из более устарелых типов).

Для подводных лодок—дивизион: 4—8 лодок. Это сведение обуславливается соображениями о тактическом использовании подводных лодок, принимая во внимание особенности их специальных операций, каковые им приходится вести.

Для крейсеров—бригада: 4—6, основание тоже, что и для линейных судов, но состав несколько увеличен, принимая во внимание особенности чисто крейсерских операций.

Для сторожевых судов—дивизион: 4—8.

Для охранных судов—дивизион, состав которого различен в каждом отдельном случае.

Для заградителей—группа или отряд (состав зависит от задач и от числа мин заграждения на каждом).

Прочие классы так же организуются на дивизионы или группы.

В случаях, когда состав тактической группы сам по себе несколько велик, для отдельных действий группа может быть разделена на 2 части: на полубригады и полудивизионы. Но это деление носит условный характер и ограничивается пределами тех действий, для коих оно произведено.

Путем дальнейшего сведения одноклассных (низших соединений) составляются последующие сочетания, в состав которых входят несколько тактических единиц судов того же класса. У нас во флоте эти последующие соединения носят название *дивизий*.

В дивизию включаются несколько основных тактических групп. Состав дивизии определяется теми же требованиями, о которых мы говорили, излагая основания для сведения судов в тактические группы, но здесь приходится эти требования понимать несколько шире, а именно:

1) Соображение об использовании оружия руководит при составлении дивизии постольку, поскольку оно определяет возможность использования его не по одной уже цели, а по нескольким, или по группе судов неприятеля, путем осуществления тех или других тактических приемов. Боевые задачи дивизии значительно шире: здесь приходится считаться с возможностью вести операции, сопряженные с преимущественным использованием преобладающего вооружения класса судов, составляющего дивизию.

Коль скоро мы касаемся вопроса об операциях, то приходится затронуть вопрос о *самостоятельности* данной дивизии в пределах тех специальных задач, которые возлагают на класс судов, об'единенных дивизий. Дивизия должна состоять из числа тактических групп, достаточных для решения боевых задач крупного значения.

В состав дивизии должны входить вспомогательные суда и средства для обслуживания нужд и снабжения ее.

2) Число тактических групп (дивизионов, бригад) также должно удовлетворять требованиям удобоуправляемости и, в общем случае, оно приближенно определяется с 2 (для больших судов) до 4—6 (для малых).

3) Желательно дивизии иметь так же однородными; однако, требование это не имеет здесь столь строгого значения, как при сведении в тактические группы. Здесь можно сообразовать действия отдельных групп сообразно их свойствам без столь существенного ущерба для общих свойств всего соединения.

Дивизия линейных кораблей составляется из двух бригад.
» крейсеров из двух—четырех бригад.
» миноносцев из 4—8 дивизионов.
» подводн. лодок из 4—8 дивизионов.
» траления из числа дивизионов потребных для обслуживания задач траления, возлагаемых на дивизию.
» сторожевых судов—так же.

Дальнейшего соединения судов того же класса не производится. Дивизии включаются в состав *высших* соединений судов разных классов.

Что же касается соединения судов, неимеющих чисто боевого значения, то таковое производится согласуясь с их особенностями. Таковые суда, в целях удобоуправляемости, разделяются на *отряды*.

Высшие соединения судового состава.

Высшими тактическими соединениями называются части флота, составленные из разных классов судов, обладающие известной *самостоятельностью* в пределах боевых задач и операций на них возлагаемых.

Примечание. Самостоятельностью называется способность тактического организма, в известных пределах, свободно располагать своими действиями на театре войны, сообразно своей силе и важности своего значения. (Римск.-Корсаков. Курс организации).

Сколько нибудь ответственная боевая задача или операция требует применения и использования средств всех или нескольких родов оружия, коими флот располагает; назначение их должно производиться сообразуясь с требованиями, вызванными условиями обстановки и заданиями для данной операции или боевого действия.

Высшие соединения в тактике носят название *маневренных отрядов*: отрядов для производства определенного самостоятельного маневра (действия) в бою или в боевой операции.

В дальнейшем изложении мы будем придерживаться этого термина.

Следующим требованиям должно удовлетворять сведение судов в маневренные отряды.

1) *Состав маневренного отряда должен отвечать, как в отношении силы его, так и в смысле соотношения различных качеств судов, в него входящих, цели, для каковой он организуется, и выгоднейшему способу ее достижения, обладая для этого необходимой самостоятельностью.*

Это требование само собой понятно. Из него следует, что состав маневренного отряда переменный, сообразно тем разным операциям и задачам, которые флоту приходится производить.

В качестве *примера*, приведем соображение для формирования маневренного отряда для выполнения ответственной боевой задачи в линейном бою. Для достижения этой задачи назначается бригада (или дивизия) линейных кораблей; ее надо охранять от атак подводных лодок—к ней придаются сторожевые суда; ее надо охранять от атак миноносцев неприятеля—для этого придаются крейсера; по обстоятельствам боя возможно использовать миноносцы—их также надо включить в состав отряда, дабы совместным применением и артиллерийского и минного вооружения добиться успеха,—и т. д. Полученный таким образом отряд и представляет из себя отряд маневренный, обладающий самостоятельностью в пределах поставленной ему задачи.

Другой пример: надлежит выполнить заградительную операцию. Для этого назначаются заградители; им на походе необходимо осветить район моря для своевременного оповещения о появлении неприятеля—назначаются дозорные суда; операция должна быть прикрыта и обеспечена от нападения (непосредственного) неприятеля,—для этого назначается отряд судов достаточно вооруженных или миноносцев, или крейсеров и т. п. В совокупности, это соединение судов составит так-же маневренный отряд.

Среди разнообразных операций, кои флоту на войне приходится выполнять, можно наметить такие, которые по существу и значению своему являются важнейшими (напр., бой) или носят характер постоянной боевой службы (напр., дозорная служба на позиции, охрана берегов, охрана рейдов, и пр.). Эти операции влекут за собой сформирование маневренных отрядов постоянного состава, спаянных одним постоянным командованием и одной организацией. В то-же время другие операции, быть может и весьма важные, носят характер отдельного действия, предпринимаемого ввиду обстановки данного момента войны.

Говоря про *постоянные* высшие соединения частей флота, надлежит иметь ввиду, что помимо этой постоянной организации, наряду с ней, приходится прибегать и к организации *временного* характера. Но принципы и основания для формирования того или другого соединения, должны быть те же. В данном случае, говоря про состав маневренного отряда,

требование *соответствия его сил и наличия в нем судов, с теми или иными свойствами, с поставленными задачами должно быть поставлено на первое место*, независимо от постоянного или временного состава маневренного отряда.

Примечание. Несмотря на совершенно очевидное содержание этого требования, к нему надлежит отнестись особенно внимательно: практика войны и история дает нам много примеров нарушения этого основного положения организации.

2. *При составлении маневренных отрядов не следует дробить основных тактических соединений.*

Нарушение этого требования противоречило бы основным положениям о продуктивном использовании *оружия*. Если создается маневренный отряд временного характера для данной операции, то *при формировании его надо исходить из постоянной организации, стараясь возможно меньше нарушить ее.*

3. *Маневренный отряд должен быть удобоуправляем*, с чем соответственно должно быть сообразовано число единиц, в него входящих. В случае необходимости назначить большее число частей флота, сводя их в один отряд, надлежит предпочесть составить два, или несколько, маневренных отрядов (расчленив соответственно операции), нежели создавать неудобоуправляемые организации, хотя бы и временного характера.

Маневренная единица. Тогда как для сведения маневренных отрядов временного характера возможно указать лишь общие требования, коим они должны удовлетворять, для высших постоянных единиц флота можно дать более конкретные указания.

Совершенно очевидно, что заранее нельзя предвидеть всех операций, кои флоту придется вести во время войны, нельзя точно учесть и обстоятельств обстановки при коих можно их вести. Но, принимая во внимание общий характер этой обстановки и общий смысл операции и действий, потребных для их выполнения, можно указать основания для численного расчета состава самостоятельного маневренного отряда. Минимальный состав такого отряда, устанавливаемый в предвидении главных операций, кои ему придется вести, определяет состав, так называемой, *маневренной единицы*. Таковой единицей является *эскадра*.

Эскадра составляется в предвидении важнейших операций, каковые суть:

1. Бой.
2. Разведка.
3. Марш маневр.

Соответственно этому, считаясь с условием удобоуправляемости и неделимости низших тактических соединений, намечается следующий состав эскадры (постоянный).

Дивизия линейных кораблей (две бригады).
Дивизия крейсеров (две бригады).
Бригада линейных крейсеров.
Дивизия миноносцев (4—8 дивизионов).
Дивизия тральщиков.
Дивизия сторожевых судов.
Дивизия подводных лодок.
Отряд заградителей.
Отряд корабельной авиации (с авио-базой).
Отряд транспортов.
Отряд судов разного назначения (посыльные суда, яхты и прочее).

Кроме того к эскадре придаются специальные средства сообразно с условиями театра войны. Такая эскадра, включающая в себе все классы судов, представляет из себя силу самостоятельного значения, могущую взять на себя ответственные задачи по ведению войны.

Этот состав мной определяется, как маневренная единица, как минимальная постоянная организация высших сочетаний судов. Между тем, не всегда на практике является возможным достичь такого состава; во многих государствах вся морская сила не достигает размеров указанной мной минимальной маневренной единицы. Последняя может быть и в меньшем составе, но с этим уменьшением соответственно утрачиваются и основные свойства этой единицы, в частности ее *самостоятельность*, способность к самостоятельному выполнению крупных операций морской войны.

Следующей и последней ступенью высших соединений является *флот*.

Таким образом, флот разделяется на самостоятельные эскадры, последние распадаются уже на низшие соединения.

Кроме эскадры, постоянный характер носят высшие соединения специальных судов и отрядов, вызываемых особенностью театра и плана операции. На них мы останавливаться не будем, так как они целиком зависят, как нами уже указано, от обстоятельств обстановки.

Береговые и позиционные средства [1]).

Задачи, возлагаемые на флот во время войны, могут иметь своим содержанием защиту тех или других районов побережья.

При обороне побережья или приморских пунктов, имеющих важное значение в стратегическом отношении, одних средств флота недостаточно и, приходится оборудовать защиту с берега, чтобы, совместными с флотом действиями, отразить противника.

Наконец, флоту, уступающему в силе своей перед неприятелем, для выравнивания шансов на успех, сплошь да рядом приходится путем оборудования и защиты некоторых приморских районов, приготовлять для себя позиции, на которых он, при содействии береговых средств обороны, мог бы противопоставить надлежащую силу и сопротивление противнику. Чем флот слабее, тем он больше нуждается в помощи береговой обороны.

Сила флота может быть недостаточна и для надзора наблюдения и охраны от мелких попыток неприятеля береговой линии большого протяжения. Даже, если бы он и был бы богат судовым составом, то все таки, несение охраны и дозора потребовало бы слишком больших сил и средств. Там, где возможно укрепить берег, не требуя для этого от флота значительных средств, не заставляя его дробиться на небольшие части, ослабляя себя и отвлекаясь от главных задач на нем лежащих, там это делается.

Средства береговой обороны мы рассмотрим лишь в общих чертах, чтобы потом, когда придется говорить о совместных действиях флота и береговой обороны, мы могли бы одинаково учесть ее свойства и особенности.

Береговая оборона состоит из:

1. Укрепленных районов.
2. Приморских крепостей.
3. Отдельных батарей.

Укрепленные районы.

В силу стратегических соображений, некоторые районы побережья приобретают особое значение, будучи или избранным местом для базирования флота, или — в силу своего расположения на пути неприятеля к особо важным пунктам побережья; или, наконец,

---

[1]) Мои мысли по этому поводу, в связи с опытом пережитым на Балтийском театре войны изложены в статье «Морские позиции и позиционный бой» (М. Сб. 1919 №№ 5—6).

изолированные от главного театра военных действий и по другим причинам, определяемым стратегией.

Эти районы укрепляются сообразно своему значению и местным особенностям. При этом должно быть выполнено следующее:

1. Подходы с моря к району должны быть *защищены* батареями, минами заграждения, и иметь организованную *службу охраны и наблюдения.*

2. При расположении и назначении вооружения приморской защиты подходов к району, надлежит принимать все меры, чтобы свои *суда могли бы безопасно пользоваться этими подходами и имели бы полную возможность маневрирования, действуя совместно с береговой обороной* подхода.

3. Подходы с моря должны обладать достаточной обороной, чтобы *продержаться до того времени, когда части флота, назначенные для защиты района, успеют сосредоточиться для отражения неприятеля.*

4. Подходы должны быть защищены и оборудованы таким образом, чтобы суда наши, уходящие почему либо от преследующего их неприятеля, могли бы укрыться под защиту батарей и войти в район.

5. При прорыве неприятелем одного подхода, или одной точки в районе, таковой не должен терять своей обороноспособности помимо того, что укрепления должны обладать способностью самостоятельно держаться, будучи изолированы от района, последний должен иметь еще ряд внутренних укреплений, которые представляли бы в общем цельное ядро, заключающее в себе способность к длительному сопротивлению. Этим намечается второй, а иногда и третий ряд укреплений района.

8. Укрепленный район должен обладать достаточно *обеспеченными базами* для флота, назначенного для его обороны или развивающего, опираясь на него, свои боевые действия в море. Обеспеченность эта достигается надлежащим выбором мест базирования, их охраной и защитой.

Во время войны на Балтийском море мы имели ряд укрепленных районов: Моонзундский укрепленный район (Моонзундская позиция), Або-Аландский укрепленный район (Або-Аландская позиция) и наконец Береговая оборона Финского залива, представлявшая из себя весьма оборудованную, хотя и не вполне законченную сеть укреплений, перекрывающих обстрелом своих орудий значительную часть моря всего залива. Кронштадтский укрепленный район был одно время изолирован от флота и лишь потом вошел в подчинение командо-

ванию флотом и, тем самым, был включен в общий план защиты флотом Финского залива.

Это оборудование укрепленных районов и дало возможность нашему, во много раз слабейшему, флоту иметь достаточно данных для оказания Германскому флоту сильного сопротивления при его попытках пройти в Финский залив.

Приморские крепости. Центральное значение в укрепленном районе имеют приморские крепости, являясь главной опорой района.

Приморская крепость имеет два фронта: *приморский* и *сухопутный*. Первый предполагается для обороны со стороны моря, второй для защиты со стороны сухого пути. Значение сухопутного фронта крепости не менее важно, нежели приморского, что подтверждается историей, дающей нам ряд примеров, где большинство приморских крепостей бралось с берега. Будучи об'единена одним командованием и общим планом обороны, оборона сухопутного фронта подлежит ведению сухопутных частей и связана с общими операциями армии.

Приморский же фронт составляет неразрывное целое с флотом и действия его в бою при нападении неприятеля весьма тесно связаны с ним.

Приморский фронт крепости защищается орудиями, современность и дальнобойность которых не должна уступать артиллерии судов.

Артиллерийская оборона приморского фронта имеет следующие свойства, составляющие и ее преимущества и недостатки, сравнительно с артиллерией на флоте:

1. Будучи установлены на берегу, орудия гораздо более живучи, так как лишь повреждение самой пушки влечет вывод ее из строя.

2. Так как с весом установок на берегу особенно не приходиться считаться, то и защита орудий может быть выполнена надежнее и сильнее.

3. Орудия расположены на неподвижной платформе, неподверженной ни качке, ни рыскливости и прочим обстоятельствам, затрудняющим стрельбу на корабле.

4. Пользуясь условиями местности, орудия на берегу могут быть укрыты, чем весьма можно затруднить стрельбу по ним.

5. Однако и флот имеет некоторые преимущества сравнительно с батареями, которые прежде всего заключаются в том, что обыкновенно он вооружен более современными и более дальнобойными орудиями и, кроме того, его подвижность,

маневрирование, учитываемое точно на корабле, и не точно определяемое с берега, дает возможность кораблю путем маневрирования иметь преимущество в успешности своего огня.

На приморский фронт крепости возлагается задача прикрыть и обезопасить от бомбардирования неприятелем как базу флота, в крепости расположенную, так и рейды, место стоянки судов. Поэтому приморский фронт должен быть достаточно отнесен вперед от этих им охраняемых мест, оставляя их вне сферы боя, вне перелетов противника.

Защита приморского фронта состоит:

1. Из орудий дальнего боя.
2. Из орудий противминной артиллерии.
3. Из, так называемых, кинжальных батарей, простреливающих узкие входы и выходы, фарватеры.

Кроме того, приморский фронт обладает средствами позиционными в виде инженерных и морских мин заграждения, бонов и пр.

Приморский фронт должен иметь свои плавучие средства для обслуживания; что же касается непосредственно службы морской охраны, то таковая, организуется совместно с флотом.

Приморские батареи. В пунктах, имеющих для флота значение, как то: входах в шхеры, в проливах, для защиты морских станций и пр., ставятся отдельные морские батареи, вооружаемые согласно требованиям, определяемым условиями обстановки.

Если эта батарея важного значения, то она сооружается подобно отдельной небольшой крепости. Практика войны определила целесообразность постройки, так наз., шхерных батарей, устанавливаемых при помощи простейших средств, цель и задачи которых составить хотя бы некоторую защиту или опору пунктов, кои в том нуждаются.

Позиционные средства, морские позиции. Оборудованный заранее морской театр военных действий предусматривает создание на нем морских позиций, т. е. таких районов, кои приспособлены, путем надлежащего применения так наз. позиционных средств (мины заграждения, сети, боны), для усиления боевых средств флота. На позиции подготовлена обстановка, затрудняющая противнику его действия и, наоборот, облегчающая боевую задачу своему флоту.

Как и в приморских укрепленных районах, так и здесь, приходится указать на то обстоятельство, что чем флот слабее, чем задачи его уже, тем более приходиться уделять

внимания оборудованию театра. При этом оборудовании особое значение имеют позиции.

Позиция составляется при помощи, надлежащим образом скомбинированных, следующих средств защиты:

1. Минных полей.
2. Сетей против подводных лодок.
3. Береговой обороны.

При этом:

Минное заграждение на позиции ставится с таким расчетом, чтобы иметь достаточную *глубину*, и тем вынудить противника продолжительное время идти среди мин заграждения.

Глубина эта должна быть не менее дальности действия орудий флота, который будет пользоваться в бою на позиции возможностью с первого же момента вступления противника на минное поле, и стеснения его, вследствии этого, положением, чтобы поражать его огнем своей артиллерии. При этом приходится, при ограниченном числе мин, поступаться иногда плотностью заграждения, чтобы тем обеспечить достаточную глубину его.

Углубление мин должно быть:

а) против тралящих судов противника—около 6′—8′.

б) против глубоко сидящих судов—16′—25′ и

в) против подводных лодок—на большие глубины; причем, если глубина моря не позволяет, то устанавливается достаточное число рядов мин, чтобы покрыть всю глубину моря, лишая возможности подводную лодку пройти в подводном состоянии под позицией.

Кроме того, ставятся мины, подсекающие тралы неприятеля с тем, чтобы лишить возможности его тралить.

Это касается морских мин заграждения. Кроме них, при оборудовании позиций, устанавливаются инженерные мины, взрываемые с берега. Ставятся они в тех местах, где возможно плавание своих судов (проход фарватера и пр.) когда их выключают: в период же отдельного появления неприятеля они держатся включенными.

Практика войны показала, однако, в иных случаях большие затруднения при пользовании инженерными минами, и у нас на Балтийском море они в обороне существенного значения не имели, тем более, что всегда предполагалась возможность опасаться постановки мин неприятелем на нашем инженерном поле. Тралить в этом случае невозможно.

Сети ставятся с расчетом перекрыть всю глубину моря, обезопасив тем маневренную сторону позиции от появления

неприятельских подводных лодок, появление которых в особенности опасно для флота, защищающего позицию. Кроме того, сети ставятся и вне позиции, как препятствия для свободного плавания неприятельским подводным лодкам в прилегающих районах.

Боны употребляются при обороне позиции для воспрепятствования неприятельским миноносцам проникнуть к местам стоянки флота и атаковать его.

Береговая оборона позиции имеет назначением:

1. Оказать содействие флоту в бою при обороне позиции, ведя с ним совместный бой против прорывающегося неприятеля.

2. Защитить позицию от попыток неприятеля тралить или обследовать ее при подготовке прорыва.

3. Задержать противника на позиции, чтобы дать время флоту произвести необходимое развертывание.

Для выполнения этих задач соответственно должна быть оборудована береговая оборона.

Ввиду того, что действия береговой обороны и флота, обороняющего ту же позицию, тесно связаны между собою, связь и контакт между ними должна быть самой тесной, причем связь эта достигается: а) общим командованием в бою, б) наличием надежных средств связи и в) совместным обучением.

Позиции разделяются, по обстоятельствам местности, на следующие виды:

1. Позиции в открытом море.
2. Позиции прибрежные.
3. Позиции в проливах и узкостях.

Позиции в открытом море, вообще говоря, применяются очень редко, ввиду того, что пользование ими сопряжено с известными трудностями по следующим причинам:

1. Затруднительно определять точно свое место в море, что требуется непременно, ввиду близости минного поля. Это влечет за собой неуверенность в использовании позицией.

2. Лишь в редких случаях с достаточной вероятностью можно предполагать вероятность боя в данном районе—это целиком зависит от навигационных условий плавания в направлении, прикрываемой позиции.

3. Затруднительно охранять позицию. Не будучи же охраняема, она может быть обнаружена и обследована противником, который может, дополнив ее своими минными заграждениями, извлечь из нее для себя же пользу.

4. Сами мины на большой глубине, обычной в открытых районах моря, стоят ненадежно, будучи сносимы и срываемы течением и волнением.

Однако, пользование открытыми позициями мыслимо вполне, причем они могут иметь известное демонстративное значение, усложняя неприятелю пользование данным районом моря.

Открытые позиции необязательно выражаются схематической одной или несколькими параллельными линиями, по одну сторону которых находится обороняющий флот, по другую—прорывающий позиции неприятель. Позиции эти могут иметь самые разнообразные схемы, общая цель которых—стеснить маневрирование противника, вынудив его идти определенными курсами, чем и воспользоваться для нанесения ему соответствующей тактической формы удара.

Позиции прибрежные оборудываются у берегов, соответственным применением береговых и позиционных средств.

Расположением и калибром батарей береговой обороны следует обеспечить достаточный маневренный район для действий флота. Район этот должен иметь надлежащую *ширину*, необходимую для развертывания флота, и достаточную глубину, чтобы в общем представлять поверхность, на которой флоту было бы удобно производить, необходимые для боя, маневрирования и эволюции. При этом к береговой артиллерии пред'является требование—обладать достаточной дальностью действия, чтобы принять участие в бою наряду с флотом.

Дальность эта расчитывается следующим образом:
$Д = б + в$, где $Д$—дальность батареи.

$а$—отстояние ее от границ маневренного района.
$б$—глубина маневренного района.
$в$—дистанция боя между флотами.

Из этого совершенно очевидно, что дальность действия батареи должна весьма превышать дальность действия судовой артиллерии. Столь серьезное требование дальности действия батареи достигается 1) назначением орудий особо современных и особо крупного калибра для вооружения батарей, и 2) установкой батарей на вынесенные в море острова, рифы и т. п.

Отчасти это компенсируется возможностью орудию, установленному на берегу, сообщить большие углы возвышения, а следовательно и дальность. Но в общем, лишь при выполнении этих требований батареи могут выполнить полностью свое назначение.

Частный вид прибрежных позиций — охрана узкостей и выходов в море:

Здесь требования менее обременительны для батарей— обеспечить лишь безопасное развертывание флоту по выходе из узкости.

Дело в том, что выход флота из пролива представляет момент очень опасный для него: суда выходят по очереди, поочередно подставляясь под удары противника и стеснены в своем маневрировании и стрельбе условиями выхода. Все это обуславливает сказанные основные требования к береговым батареям.

Позиции в проливах представляют из себя вид позиций, имевших на войне, в частности у нас на Балтийском театре весьма обширное применение.

Особенно полноценной является позиция в том случае, когда оба берега настолько сближены между собою, что орудия того и другого дальностью своего действия перекрывают друг друга. Однако, слишком тесная позиция имеет те неудобства, что флоту затруднительно маневрировать и развертываться в узком маневренном районе. Наоборот, слишком широкая позиция представляет большие затруднения для развертывания обороняющего флота с одной стороны и представляет известную свободу действий противнику в отношении выбора им как места прорыва, так и надлежащего боевого порядка (в своем месте, при изложении позиционного боя, мы на этом остановимся подробнее).

Значит, существует известная определенная норма для оценки позиции, переходить которую как в ту, так и в другую сторону нецелесообразно. Это соображение надлежит иметь в виду при оценке позиции и выбора места для нее.

Заканчивая на этом главу о позициях, считаю обязанным еще раз указать на то обстоятельство, что для флота связанного непосредственно защитой берегов, флота, слабейшего сравнительно с неприятелем, наличие хороших, вполне оборудованных позиций необходимо. Они несколько выравнивают шансы слабейшего в позиционном бою и развязывают флоту руки, предоставляя ему известную свободу действий для операций в открытом море.

Будучи оборонительным средством по существу, позиции, облегчая оборонительные задачи флоту, тем самым дают ему относительно большую возможность использовать свои силы для активных, наступательного характера операций в открытом море и у берегов неприятеля.

ГЛАВА 3.

О командовании боевыми операциями

Совокупность действий, направленных для выполнения поставленной стратегией цели на войне, носит общее название стратегической операции. В тактике приходится рассматривать лишь те операции, которые заключают в себе определенные б о е в ы е действия, проходящие в условиях возможного или фактического соприкосновения с неприятелем, являющимся непосредственным об'ектом этих действий.

Последовательное рассмотрение типичных из этих операций составит содержание последующего курса «Боевой деятельности». Однако один вопрос, имеющий весьма важное значение, именно об управлении (командовании) этими операциями, нами должен быть рассмотрен ранее, так как он, в значительной своей части, содержит необходимые общие указания для всех видов боевых операций.

Управление в боевой обстановке флотом и его частями, имеет две стороны, подлежащих нашему изучению: сторону внутреннюю, принципиальную, и внешнюю, формальную. Первая заключает в себе сущность тех положений, которые должны быть приняты в деле управления, вторая — внешние формы, в которые эти положения должны выливаться.

Конечно, внутреннее, как сущность, доминирует над внешними формами, но это не устраняет значения последних: в вопросе о командовании формальная сторона имеет так же чрезвычайную роль, и игнорировать ее мы не имеем основания.

С этих двух точек зрения нам и приходится обследовать вопрос.

Общие требования к системе командования.

Философия войны формулирует свои заключения в виде принципов и придает им значение законов, неизменно ведущих к успеху.

Поднимая вопрос о командовании в курсе тактики, мы, прежде всего, обязаны указать на то, что, управляя военной операцией, как в отношении

замысла ее, так и в смысле подготовки и выполнения—нужно неуклонно руководствоваться этими принципами. Столь определенная постановка мнения по этому поводу должна предшествовать исследованию вопроса о командовании. Никакие тактические заключения, правила и нормы не принесут конкретной пользы, если при их употреблении не будет положено в основание то общее направление мысли и действий, какое диктуется принципами военного дела.

В частности, сама система командования, принятая в той или другой боевой организации, должна отражать в себе эти принципы, никогда не будучи в противоречии к ним.

Система командования, вернее основы ее, сложились исторически с тех пор, как начались войны и была организована военная сила. Проверяясь и укрепляясь опытом, эти основы дошли до наших дней и были подмечены и систематезированы военной наукой, установившей здесь определенные законы.

Однако, обстановка с давних времен, значительно изменилась, и самый характер боя сильно изменил свою картину соответственно тем средствам, каковые в нем употребляются в настоящее время. Введение громадного количества войск в современное сражение, протяжение полей битв на сотни верст, сделало всю обстановку боя настолько сложной, что конечно осложнились и требования к системе командования.

Это на сухопутье; на море же, изменение обстановки сравнительно с прошлыми временами характерно в том отношении, что современный бой отличается чрезвычайною подвижностью и быстро проходящ по времени. Многих дилетантов морского дела пугает эта чрезвычайная быстрота событий боя; там в несколько минут могут быть уничтожены громадные суда и их соединения, исход боя может определится несколькими решающими моментами. «Строить годами, десятками лет морскую силу, когда есть опасность, что в какие нибудь полчаса она будет уничтожена—ведь это неразумно»—приходится слышать от них. Такие мнения несериозны и они характеризуют непонимание того коренного изменения, которое произошло в эволюции морского боя. Насколько возрастают сухопутные армии и увеличивается масштаб боевых операций, насколько на флоте, с совершенствованием типов судов и их вооружения, увеличивается быстрота развертывания событий боя, результаты которого не утрачивают от этого своего стратегического значения.

Если мы представим себе перспективы будущих воздушных сражений, то там события будут проходить еще более быстрым темпом, в силу большей подвижности аппаратов.

Вот эта, все увеличивающаяся быстрота развертывания событий боя, несомненно является существеннейшим фактором, долженствующим найти себе отражение в современной системе командования и управления боевыми операциями. В своем месте курса, мы рассмотрим как именно это обстоятельство надлежит учесть, но нам представляется уже совершенно очевидным, что *гибкость* системы управления в этих случаях особенно нужна, что больше и больше требования проведения ее характерны для современной системы командования флотом в бою.

Гибкость командования.

Чтобы иметь возможность при ведении боевой операции управлять флотом, необходимо, чтобы система командования была бы г и б к о й, т. е. способной функционировать при всяких изменениях обстоятельств обстановки, раскрывающейся по мере прохождения операции. Гибкость—это важнейшее свойство, которому должна удовлетворять военная сила вообще, и система управления ею в частности. Эта система весьма осложняется наличием требования гибкости: не всякое распределение подчиненности, с определенным кругом обязанностей каждого начальника, будет удовлетворять для боевой обстановки. Различие требований для мирного уклада жизни и службы, от системы управления при боевых операциях, необходимо особенно отметить. В истории, изучая боевые операции, мы зачастую имеем случай наблюдать бросающееся в глаза полное отсутствие гибкости военной силы, инертность ее, являющуюся иногда главной причиной неудачи. Не говоря уже про богатую такими примерами историю парусных флотов, мы можем много подобных случаев найти и в современной истории. Возьмем хотя бы бой 28 июля в Желтом море: не поражает ли нас совершенно исключительная инертность русского флота, действия которого не содержали в себе ни одного яркого момента, ни одного случая инициативы (кроме выхода «Ретвизана»—маневра, о котором в свое время мы поговорим подробнее). Не надо даже особенно тщательно исследовать причин подобного явления,—они в значительной мере определялись той системой командования, которая была на флоте, системой рутины, почти исключающей возможность применения частной инициативы, заглушенной ею. Между тем, как раз и н и ц и а т и в а отдельных начальников составляет одно из главнейших условий гибкости флота, и следовательно, обеспечение ее в системе командования является необходимым.

Проявление инициативы—вопрос порядка морального, но можно, как я сказал, создать такие условия, когда инициа-

тива будет форменным образом удушена, и наоборот, к чему и следует стремиться, проявление ее может быть весьма облегчено теми условиями, которые характеризируют принятую систему командования.

Самостоятельность отдельных начальников.

Что такое инициатива? Это самостоятельное, по собственному почину, выступление отдельного подчиненного. Тут мы различаем два оттенка: один, когда такое выступление носит характер вторжения в функции старшего начальника, или предпринимается маневр, противоречащий его приказаниям, а другой,—когда это выступление является почином, так же самостоятельным, но не выходящем из пределов того общего направления, в котором ведется операция, отвечая принятому плану, по крайней мере в смысле достижения тех конечных целей, которые этой операции ставятся. Первое составляет исключение,—оно носит характер подвига со стороны отдельного начальника. Военный талант, искусство, находчивость—все это может служить импульсом для проявления инициативы такого рода. Формальная сторона здесь не при чем: проявлению гения или таланта не могут препятствовать формальные затруднения. Что же касается применения инициативы в более узких рамках, то это несомненно должно быть обеспечено в принятой системе командования предоставлением известной самостоятельности отдельным начальникам. Самостоятельность достигается, с одной стороны,—предоставлением начальнику всех необходимых средств для достижения поставленной ему цели, а с другой,—предоставлением достаточных полномочий, чтобы он мог свободно располагать своими действиями в пределах исполняемой боевой задачи. В настоящем параграфе нам необходимо отметить именно последнее обстоятельство, как обязательное требование, пред'являемое к системе командования. Чрезмерное стеснение самостоятельности отдельных начальников, с точки зрения тактики—преступно. Оно совершенно дискредитирует основное свойство—гибкость, которая должна быть присуща системе командования.

Согласованность действий подчиненных начальников.

Совершенно очевидно, что все действия в бою и при боевых операциях должны быть согласованы, чтобы они, так сказать, суммировались в одном направлении—том, которое назначено целью операции. Из этого следует, что система командования должна предусмотреть соответствующее распределение подчинения таким образом, чтобы вопрос о координировании всех действий в одном направлении был

бы облегчен до пределов возможного. В курсе организации будут указаны основания, которые должны быть предусмотрены, чтобы такая согласованность имела бы место. Но в тактике, имеющей дело с обстановкой, приходится обратить особое внимание на те обстоятельства, которые определяют эту согласованность именно в зависимости от обстановки, важнейшего фактора, постепенно изменяющегося, требующего решений и поступков отвечающих каждому моменту ее.

И вот, в стремлении нашем найти здесь данные определяющие условия согласованности действий, мы прежде всего указываем на ту же самостоятельность начальников.

Обстановка требует оценки на месте, глазомера. Мало знать состояние ее для данного момента, от начальника на месте не должен скрыться ряд обстоятельств указывающих на характер последующего изменения ее. Лишь начальник на месте имеет в своем распоряжении данные, которыми можно руководствоваться, чтобы построить в себе известный план последующих поступков. А так, как согласованность действий требуется лишь в смысле общего направления их, то следует решение вопроса о том, как выполнить ту или другую задачу,—возложить на исполнителей непосредственно.

Не останавливаясь на этом более подробно, мы лишь укажем, что в этом важном вопросе самостоятельность начальников—является важнейшим аргументом, определяющим самую возможность согласования действий при ведении боевых операций.

Руководящая идея операции—высший фактор согласованности действий.

Мы подошли к тому, на первый взгляд парадоксальному заключению, что для того, чтобы согласовать все действия в боевой операции, сообщить системе командования ей необходимую гибкость, надо предоставить широкую самостоятельность исполнителям. Действия последних не всегда могут быть координированными, так что каждый начальник имеет право и возможность поступать так, как он субъективно понимает обстановку. Таких начальников может быть много, все они могут находиться в разных местах, зачастую не имея надежной связи между собою. Совершенно очевидно, что должно их что нибудь об'единить, направлять, давать им общее руководство для решений и поступков. Конечно, это главная функция высшего командования, которое собственно и руководит всем. Но, как сопоставить требование предоставления самостоятельности подчи-

ненным с одной стороны и необходимость руководства— с другой?

Вот тут и приходится выделить в совершенно особое по своему значению для данного вопроса положение, необходимость установления основания, базы, исходной точки для мысли и поступков всех непосредственных исполнителей, выполняющих волю командования и обладающих более или менее значительным кругом самостоятельности. Это — руководящая воля командования.

Она выявляется в отдаче соответствующих распоряжений, содержащих в себе указания для поступков подчиненным. Но последние указания, вообще говоря, весьма ограничены условием передачи в боевой обстановке, и их то собственно должна дополнять самостоятельность начальников. Следовательно, вся совокупность распоряжений, общее направление должно быть выражено как то иначе, и военная наука отмечает здесь как центральный вопрос—основную идею (план) операции, которая заключала бы в себе как раз то основание, о котором выше я говорил.

Идея (план) операции представляет из себя то, что должно об'единить и согласовать действия всех участников последней, давая общие указания на сущность тех решений, которые ими должны быть предприняты. Эта идея должна быть соответственно выражена (см. ниже о плане операции) и воспринята всеми с достаточной определенностью и ясностью. Из опыта истории мы убеждаемся, что мало еще непосредственно перед самой операцией дать руководящую идею,—тенденция ее должна быть воспитана и внедрена в данную силу ранее, путем общения начальника с подчиненными и при помощи соответствующей подготовки.

Выраженная достаточно широко, она об'единяет умы исполнителей, направляя их творчество в определенную, ведущую к достижению цели, сторону. Тут то и расположен центр тяжести вопроса об непосредственном управлении операциями вообще, а в особенности морскими операциями, протекающими в обстановке, особенно быстро меняющейся и весьма разнообразной. Чем труднее дать исчерпывающие указания (не зная всех обстоятельств обстановки) тем более широко должна быть формулирована эта идея (предоставляя инициативу подчиненным), но тем яснее и определеннее должна быть она.

Надо указать, что иногда, на практике имеет место такая тенденция: не имея вполне конкретной идеи для ведения операции и весьма расплывчатую цель, командование ограничи-

вается туманными и осторожными указаниями, ничего определенного не приказывая, полагаясь во всем на инициативу подчиненных, выражая уверенность или надежду, что они поступят сами сообразно обстановке. Это несомненная крайность, столь же вредная, как и полное лишение инициативы. Конечно, всего предвидеть нельзя, но совершенно конкретная цель, задача, этой идеей должна быть определена категорически, без оговорок и условностей.

То, о чем мы сейчас говорим, составляет, собственно, предмет большого искусства со стороны командования—уменье назначить цель,—выразить этим свою основную идею, определенно, повторяю, категорически. Мы, в курсе, лишь можем указать на целесообразность подобного требования, преподать же практический метод его исполнения теория бессильна,—здесь область таланта и искусства.

Единство командования.

Однако, мы в состоянии указать на некоторые факторы несомненно влияющие на степень правильности решения командования, по крайней мере с внешней стороны. Это прежде всего условие единства воли командования.

Военное дело при ведении боевых операций не терпит безнаказанно решений половинчатых, с оговорками, допускающих разные толкования. Такие решения присущи людям слабым, нерешительным, неподготовленным к роли командующих. Но в особенности они присущи коллегиальным собраниям; заключения последних обычно представляют среднее решение между мнениями отдельных членов, коллегию составляющих, компромисс, удовлетворяющий противоположные суждения, и уже потому лишенный категоричности и ясности. Но все это в лучшем случае, при сознании ответственности за предпринимаемое заключение; безответственные же коллегиальные решения представляют в большинстве случаев полный абсурд и горе тому флоту, который ими руководствуется. Они неавторитетны, постоянно противоречивы и (характерно) обыкновенно склонны к детализации, им свойственно стремление как можно более стеснить исполнителя, навязывая ему зачастую необдуманную цель и настойчиво рекомендуя способы выполнения.

Авторитетные военные писатели свидетельствуют, что советы надо слушать, решать же—самому.

Таким образом необходимо, чтобы именно одна воля, а не несколько, стояли бы во главе командования.

Но мы пока говорим лишь про общую идею (общий план) операции; коль скоро мы затронем вопрос о фактическом ру-

ководстве ею уже во время развития, при осуществлении ее, нам не приходится тратить времени на доказательство того, что многоголовие здесь совершенно нетерпимо.

Таковы общие указания относительно системы командования со стороны тактики, которая, как я уже упоминал выше, рассматривает лишь одну сторону вопроса, предоставляя организации окончательно формулировать его в виде вполне определенных правил, каковые следует класть в основание для осуществления системы командования. Нам важно лишь настоять, чтобы система эта обладала бы следующими качествами:

1) обеспечивалась бы единством (полной централизацией) командования;

2) не стесняла бы самостоятельности отдельных начальников;

3) точно определяла бы подчиненность начальников;

4) допускала бы обслуживание ее наличными средствами связи.

Подчиненность начальников.

Вопрос о подчиненности не представляет из себя чего-либо сложного. В мирном укладе жизни, он определяется постоянством тех условий, в которых проходит деятельность военной силы; и так до боя, до боевых операций. Всякие неясности и трения, могущие произойти на этой почве, остаются обыкновенно без последствий. Но это, повторяю, до боя. Отсутствие же определенного порядка подчиненности, как то свидетельствует военная история, зачастую служит причиной катастрофы. Так как военная сила имеет своим назначением и целью боевые действия и в этом направлении протекает ее деятельность, то совершенно необходимо, чтобы боевые интересы стояли бы всегда на первом плане, что должно выразиться, прежде всего, в подчиненности начальникам действующих частей, начальников не имеющих непосредственно боевых функций. Лишь при этом можно гарантировать, что боевые главные интересы будут соблюдены.

Мы оставим в стороне большую часть вопросов, связанных с подчиненностью, они будут исследованы в курсе организации. С точки зрения тактики, важно отметить следующие положения:

1) Чтобы всегда было известно, кто начальник, кто его заместитель. При всяких комбинациях, случайных встречах и пр.,—это должно быть ясно, и определено заранее.

2) Чтобы помимо общей централизации командования, начальствование над всеми силами, участвующими в боевой

операции, было бы об'единено в руках непосредственного руководителя ею полностью.

3) Чтобы порядок подчинения не возбуждал бы сомнения в возможности постоянной и надежной связи между непосредственными начальниками и их прямыми подчиненными.

Примечание. Надо заметить, что вопрос о порядке подчиненности во флоте имеет некоторые специфические особенности, как в мирное, так и в военное время. Принцип общий—*подчинение должно централизоваться к лицам, ответственным за ведение операций и подготовку к ним.* При этом подготовку операции надлежит вручить непременно тому начальнику, который будет фактически руководить ею.

Здесь часто имеют место большие затруднения при разграничении полномочий плавающих и береговых начальников. В общем случае, руководство операцией должно быть вверено морскому начальнику, коль скоро в ней участвуют, в качестве главных средств—суда. Это необходимо потому, что суда подвижны, они действуют в морской обстановке, особенность которой, как мы отметили уже, заключается в том, что она быстро меняется и требует оценки на месте.

В случаях же совместных действий с береговыми батареями или сухопутными войсками, командование должно быть централизовано к флоту, коль скоро на него возложены главные задачи по нанесению или обеспечению удара, требующего маневра. Тот кто маневрирует или *ведет* бой, держит в своих руках инициативу. Поэтому, не вполне правильным надлежит считать сведение подчинения береговым начальникам в случае совместных действий, раз что они *фактически не могут* руководить флотом, хотя бы со стратегической точки зрения, центр тяжести операции расположен ближе к кругу их непосредственной компетенции. *Нельзя руководить операциями флота с берега*, а там, где это неизбежно, подчинение должно остаться лишь для самого общего руководства, при непременном предоставлении большего круга самостоятельности флоту. Еще более остро вопрос о подчинении стоит в тех случаях, когда флот подчиняется полевому армейскому командованию непосредственно, при выполнении операции. Помимо общих соображений, высказанных нами выше, здесь имеют место особенности, заключающиеся в обычном незнакомстве с флотом, неумении дать ему задачи, отвечающей его

средствам и обстановке, со стороны сухопутных начальников, (я говорю не только относительно нашего флота, но это характерно и для других флотов). На практике это ведет обычно к импровизации в системе подчинения, причем морские начальники всегда опасаются подпасть под начало сухопутных. Здесь нет другого выхода, как систематическое изучение флота сухопутным командным составом. Нельзя флот подчинить лицу, с ним совершенно незнакомому, хотя бы это и противоречило стройности общей системы.

Кроме того, весьма важно систему подчинения мирного времени, возможно более приблизить к системе военного. Ненормально положение, когда один начальник готовит, а другой ведет в бой. В бой ведут плавающие морские начальники, следовательно их руководство в мирное время должно быть обеспечено принятой системой подчинения. Их положение, компетенция и авторитет должны быть установлены еще до войны. Подчинение же берегу может быть только широко директивным и лишь там, где оно безусловно необходимо.

Что касается средств связи, то надо указать, что как совершенны эти средства не были бы, назначая ту или другую систему подчиненности, необходимо считаться с возможностью удобного и надежного сообщения между начальниками. Операция очень затрудняется, если связь мало надежна; при этом надлежит заметить, что от вопроса о надежности связи зависит полнота полномочий подчиненного начальника. Если связь подвержена прекращению или затруднению, то тем больше, следовательно, полномочий и самостоятельности должно быть предоставлено изолированным начальникам, связь с которыми мало надежна. Это требование должно быть соблюдено при всякой обстановке. Но если мы обратим особое внимание на обстоятельства б о е в о й обстановки, то считаясь с тем, что здесь связь особенно мало надежна, мы должны будем указать, что именно в боевой обстановке, соображение о необходимости предоставления достаточной самостоятельности отдельным начальникам еще раз подтверждается ненадежностью связи при этих условиях.

Порядок управления боевыми операциями.

Распоряжения. Управление военной частью осуществляется при помощи р а с п о р я ж е н и й, передаваемых от старших (руководителей) к младшим (исполнителям). Самый порядок управления флотом и его частями выражается

в установлении форм, в которых должны отдаваться распоряжения, и определении правил, какими при распоряжениях должно руководствоваться, составляя, передавая и исполняя их.

Распоряжения предварительные и дополнительные.

Прежде, нежели приступить к изложению этих требований, нам необходимо выделить среди всех распоряжений две группы, в которые можно соединить их по признаку времени, когда то или другое распоряжение отдается: на распоряжения предварительные, отдаваемые заблаговременно до начала боевых операций и для них, и распоряжения дополнительные, отдаваемые уже во время течения операции, после начала ее. Тогда как первые заключают в себе идею плана предположенных действий, вторые уже направляют и корректируют фактически эти действия по мере их развития.

С тактической стороны требования к тем и другим весьма различны, и в виду серьезности практического значения вопроса, нам надлежит на этом остановиться, исследовать и формулировать соответствующие правила.

Могут иметь место две крайние тенденции: одна—предусмотреть все заранее, заблаговременно преподать все указания в виде определенных распоряжений, исходя из того соображения, что в бою и вообще при развитии операции связь может прерваться, и распорядиться позже не будет возможности; другая тенденция—обратная: довести силу до боевого столкновения, начать операцию, а там, в зависимости от развертывающейся обстановки дополнительными распоряжениями на месте, координировать поступки своих сил сообразно с потребностью момента.

Такие тенденции в практике имеют зачастую место, и с ними нельзя не считаться, так как каждая из них ведет к вполне конкретным последствиям.

Мы уже много раз говорили, что, ввиду особенностей обстановки, заранее, всего нельзя предвидеть, нельзя перечислить всех тех действий, которые придется выполнить при боевой операции. Однако необходимо чтобы части проводили бы операцию и вступали бы в нее с вполне ясно сложившимся общим представлением о направлении, роде и характере тех действий, которые им надлежит выполнить, чтобы таковые проходили бы планомерно во первых, и были бы согласованы во вторых. Таким образом предварительные распоряжения неизбежно должны иметь место, но, конечно, там должно быть строго выделено то, что зависит от изменений в обстановке,

от того, что должно отвечать предвидимым, или уже выясненным, обстоятельствам предполагаемой операции.

Основная идея предстоящей операции, общее ее направление, характеризуется главным образом целью действий и лишь отчасти характером их. Очевидно, эта идея должна быть как то формулирована в виде предварительных распоряжений. Признавая за ней громадное значение, то же значение мы должны будем признать и за предварительными распоряжениями.

Таким образом, идея, мысль, руководящее направление операции все это должно составлять главное содержание предварительных распоряжений.

Коль скоро мы встретились с необходимостью сообразовать дальнейшие поступки уже в самой операции, и становимся в полную зависимость от непредвиденных комбинаций обстановки, то тут распоряжения предварительного характера уже утрачивают свою категоричность: они имеют значение весьма условное, и обязательность их ставится в зависимость от условий выполнения. Такие распоряжения будут иметь место, но они должны быть всегда выделены от первых, категорических, обязательных для исполнителей. Ниже мы будем говорить о приказах и наставлениях. Вот то, что мы определили как категорическое и составляет отличие приказа от условного, предварительного наставления. То и другое надлежит различать всегда, выделяя—где кончается приказ и начинается наставление.

Если предварительные распоряжения составляются, как сказано, заблаговременно, и вопрос о способах и возможности их передачи особых затруднений не встречает, то совершенно в других условиях проходит передача дополнительных приказаний. Операция (бой) началась, все средства связи могут быть нарушены каждый момент. и начальник иногда изолирован от своих подчиненных; наконец, всякая передача требует времени, тогда как темп разворачивающихся событий может и не предоставлять его. Командование, основанное лишь на распоряжениях дополнительных (как мы условно назвали его подчеркивая тем нашу мысль об основном значении предварительных распоряжений)—может быть поставлено в безвыходное положение. И вся критика и осуждение со стороны военной науки должны быть направлены на тех начальников, которые приступают к боевым операциям не имея ни плана, не подготовив решений, полагаясь во всем на проблематичную возможность распорядиться на месте.

Правда, зачастую операция определяется лишь целью и очень условным представлением об обстановке, настолько неполным,

что заранее дать конкретных распоряжений не представляется казалось бы возможным. Дело здесь не в форме, а в существе вопроса. Может быть нельзя дать таких конкретных указаний, но они должны быть даны в несколько другом виде, в виде предварительного ознакомления всеми подчиненными с идеями ведения операции. подобной выполняемой, которые имеет командующий. Это знакомство должно быть столь полным, чтобы по краткому, категорическому указанию, передать которое будет возможно, или даже наблюдая действия части, руководимой лично командующим,— каждый ответственный подчиненный мог бы вполне определенно уяснить себе намерения, план командующего и соответственно, избрать для себя надлежащую линию поступков и действий.

Это прежде всего требует от командующего громадной предварительной работы, чтобы создать самому себе определенные воззрения на обстановку, методы и приемы соответствующих ей действий и прививки своих воззрений подчиненными.

Отсюда видно, какой большой путь флот должен пройти в смысле его предварительного обучения и практики, чтобы подойти к разрешению боевых проблем, которые в силу изменчивости обстановки не допускают точного ее учета заранее.

Широко говоря, обобщая сказанное и принимая во внимание ненадежность передачи дополнительных распоряжений, мы позволим себе высказать такое положение, понимаемое нами, как правило: «все действия поскольку это возможно, не впадая в условную их детализацию, должно предусмотреть в предварительных распоряжениях; идеалом таких распоряжений служит достигнутая в них возможность провести операцию вовсе без дополнительных указаний, полагаясь во всем, что ими непредусмотрено, на инициативу лиц подчиненных.

Классическим образцом предварительных распоряжений являются директивы Нельсона перед Трафальгарским сражением (меморандум и записка его перед преследованием флота Вильнева). Вот заключение одного из них: «я убежден, что по этому поводу мне не остается сказать более ни слова, будучи вполне уверен, что адмиралы и командиры флота, которым я имею честь командовать, точно зная, что моя цель—бой на близком расстоянии и решительный, сумеют дополнить указания, если таковых не будет из-за отсутствия сигналов, так как если последних будут ждать, они

или могут быть дурно поняты, или же их будут ждать как раз в то время, когда, вследствие различных причин, командующему флотом нельзя будет их сделать».

Как мы знаем, Трафальгарский бой был проведен без всяких сигналов. Знаменитый сигнал «Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг»—был единственным и последним.

Значение и величие этого сигнила в том и заключается, что он содержал в себе единственное, на что находил нужным указать командующий адмирал, а что все касающееся непосредственно тактических указаний было преподано и внедрено в сознание командного состава флота ранее. Мы из истории знаем, какую большую работу английский флот выполнил еще до Трафальгара, при ад. Джервисе, и успех этого боя мы в праве считать лишь логическим следствием предыдущей работы.

Предлагая, для иллюстрации предварительных приказаний распоряжения Нельсона перед Трафальгаром, мы в то же время должны оговориться, что тогда целый ряд обстоятельств обстановки мог быть действительно заранее учтен довольно точно, и в особенности столь существенный фактор, как тактическое маневрирование неприятельского флота. Прибавив это к известному нам высокому состоянию английского флота той эпохи, мы вправе сделать вывод, что не всегда будет возможно провести бой без дополнительных распоряжений. В общем случае эти распоряжения будут иметь место, но нам представляется крайне важным установить принципальный взгляд на них, дабы избежать злоупотреблений ими, что может привести к большим осложнениям.

К этому вопросу нам придется еще несколько раз возвращаться, пока же мы ограничиваемся установлением принципиальной точки зрения на предварительные и дополнительные распоряжения вообще.

Приказы, приказания, наставления.

Распоряжения, отдаваемые непосредственно старшим начальником, называются приказами. Распоряжения отдаваемые от имени начальника лицами, уполномоченными на то в порядке управления, называются приказаниями. Руководящие указания для тех или других боевых действий, даются в виде так называемых наставлений.

Всякое распоряжение должно быть определенным, кратким, и не допускать двойственных толкований. Отступление от этого ведет либо к неясности распоряжения, либо скрывает за собой отсутствие определенного решения, что всегда имеет отрицательные последствия.

Требование это очевидно само по себе; но в военном деле так много «очевидных» вещей и они так часто нарушаются, что нельзя в курсе не говорить о них.

Неясные, расплывчатые распоряжения надо считать прямо опасными. В истории масса примеров тому. «Прорываться во Владивосток — по возможности избегая боя» — приказ, который уже в себе содержал причины неудачного для нас исхода операции в Желтом море. Без боя прорваться во Владивосток можно было только случайно, расчитывать на это нельзя было. Что значит «по возможности»? А если бой неизбежен, если обстоятельства принудят к нему? За этим несомненно кроется отсутствие определенного решения, отсутствие категоричности, которая столь необходима при отдаче приказаний. Если мы несколько подробнее проследим историю этого рокового приказания, то мы еще более убедимся, что за ним кроется отсутствие определенного решения со стороны главного командования. В переписке Наместника с адмиралом Витгефтом есть указания со стороны первого, но не в виде п р и к а з а, а в виде, носящего частный характер, совета— указания на неизбежность боя, на то, что «бой в море самый упорный должен быть последним актом артурских морских сил». Почему же в приказе этого не было? Очевидно потому, что существует большая разница между п р и к а з о м и просто указанием, обязанность исполнения которого предлагается на ответственность подчиненного.

Из последней войны мы тоже могли бы привести примеры таких неясных некатегорических приказаний. Эти приказания общего директивного характера для Балтийского флота были зачастую многоречивы, двойственны, некатегоричны. Весь план кампании нашей в своей основной части подлежит критике главным образом с этой точки зрения. Была лишь одна операция, относительно которой имелись категорического характера приказания — это бой на центральной позиции (и то потом дискредитированная фактом устройства тыловой позиции, значит предусматривающая возможность отхода флота от центральной позиции, или, иначе говоря, разрешающая не доводить боя на ней до той напряженности, в которой весь флот должен был быть поставлен на карту). Все же (или большинство) приказы, ставки касательно активных в море операций, касающихся обороны Або Оландского и Моонзундского районов—они грешили отсутствием определенности и ясности.

Надлежит всегда иметь в виду, что исполнитель, которому отдается приказание, весьма тщательно проанализирует его—

иначе и быть не может, так как в нем он будет искать для себя руководящих практических указаний, и все неясности будут *им обязательно расшифрованы*, ибо в какую бы удачную формулу ни удалось вылить это приказание, коль скоро оно некатегорично—это будет немедленно почувствовано исполнителем. Надлежит признать более целесообразным просто выделить из приказания все то, что не ясно самому отдающему его, пояснить это в наставлении, нежели затуманивать содержание самого приказа.

Отмена или перемена отданного распоряжения вредно отражается на исполнении, порождая неуверенность у исполнителей и зачастую служит причиной беспорядка. Практика показывает, что сплошь и рядом предпочтительнее воздержаться от перемены раз данного распоряжения, если таковая перемена не вызвана чрезвычайными обстоятельствами, особо существенными для дела. Может произойти замешательство, а при неналаженности средств и большой беспорядок при выполнении.

Помимо чисто фактических последствий, могущих быть следствием перемены приказаний (разновременность получения, могущей произойти путаницы и пр.) перемена, в особенности если она не вызвана очевидными данными и условиями обстановки, весьма подрывает авторитет командования. Во всяком случае к перемене приказаний надлежит относиться крайне осторожно, памятуя, что «Ordre, contre-ordre—désordre». Очевидно, меняя распоряжения, приходится особо тщательно проследить, чтобы до всех, кого это непосредственно касается, перемена дошла бы обязательно.

Из сказанного следует, что *всякое распоряжение должно быть хорошо обдумано, прежде, нежели отдано к исполнению*. Сопоставляя оба последние требования (категоричности и нежелательности перемен распоряжений) мы видим, что практическим советом для удовлетворения их, является требование соблюдения самостоятельности начальников в кругу тех деталей обстановки, которая раскрывается перед ними непосредственно.

При отдаче распоряжений совершенно *необходимо, чтобы таковые отдавались в порядке подчиненности*, дабы все начальники, руководящие данным боевым действием были бы, во первых—вполне осведомлены о задачах, даваемых подчиненным им частям, а во вторых—сами могли бы соответственно с обстановкой дополнить или развить полученные распоряжения.

Если начальник берет на себя руководить действиями отдельных частей, минуя других, посредствующих между ним и этими частями начальников, то, тем самым, он дискредитирует обойденных, вносит путаницу в общую согласованность действий.

Конечно, мыслимы случаи, когда такие распоряжения допустимы, но это должно быть исключением, вызываемым чрезвычайными обстоятельствами обстановки; в этих случаях надлежит немедленно озаботиться, чтобы обойденные начальники были бы тотчас же оповещены о данном помимо их распоряжении. В свою очередь, получивший такое распоряжение, обязан тотчас о том донести своему непосредственному начальству.

Мысли, высказанные выше, надлежит понимать, шире нежели они изложены мной—надо вообще избегать вторгаться в сферу непосредственного ведения подчиненными начальника, нарушая этим систему и порядок, созданный последним. Каждый начальник, без крайней надобности, не должен спускаться со своего места.

Все эти элементарные вещи во время войны постоянно нарушаются. Сознаваемые и признаваемые теоретически в условиях обыкновенного времени, они зачастую отходят в тень при наступлении войны. За примерами ходить не приходится, история только что пережитой войны богата ими: крейсерство командующего флотом во главе двух-трех крейсеров в отдаленных районах театра, начиная с этого— и кончая личным руководством старшего флагмана по снаряжению парового катера, отправляющегося на поиски подводной лодки—подобных случаев было много. Раз что мы говорили про необходимость отдачи распоряжений в порядке подчиненности, то равно необходимо оберегать принятую систему, как элемент организации, элемент важнейший, первостепенный.

Наконец, распоряжения должны даваться с таким расчетом, чтобы подчиненные, их получившие, имели бы время с ними ознакомиться и распорядиться в свою очередь. Часто, в напряженные моменты, распоряжения сыпятся ураганом со всех сторон, непрерывно одно за другим. Вследствие этого, половина их остается втуне, исполнители нервируются, происходит беспорядок.

Коли особой необходимости нет, то лучше воздержаться от лишнего приказания, нежели обременять им исполнителя (нельзя не упомянуть о вреднейшей тенденции «проявить деятельность» распоряжениями, отдаваемыми просто для

номера или же в целях сопричисления себя к участникам того или другого дела — такая тенденция подлежит всегда основному искоренению).

В курсе о средствах внешней связи будут преподаны правила для использования ими. Там же будут указаны особые требования, которые пред'являются важнейшим современным средством связи—радиотелеграфом. Главное требование—ни каких лишних разговоров и передач. Говоря про не необходимые распоряжения, нам также приходится указать, что помимо других своих последствий, они вызывают и еще переобременение средств связи.

Боевой приказ. (План операции).

Существуют два термина, определяющие собой совокупность предварительных распоряжений для боевой операции: план операции и боевой приказ (или приказа для операции).

Собственно говоря, план операции в своем конечном виде представляет из себя боевой приказ; разница между ними та, что последний выражен в совершенно категорической форме, без подробностей, об'яснений, тогда как план операции предусматривает в себе различные варианты, об'яснения, наставления и пр. По существу же разницы между этими двумя понятиями мы не усматриваем, и в нашем исследовании, говоря о требованиях, коим должны удовлетворять тот и другой, мы их обобщаем.

В боевом приказе принято различать следующие составные части:

1) Оценка обстановки (и сведения о противнике).
2) Цель (задача).
3) Состав назначенных сил, задачи отдельным частям.
4) Командование и связь.

К боевому приказу может быть приложено *наставление*.

Общие требования ко всем распоряжениям предварительного характера, в том числе, значит, и к боевому приказу нами были изложены выше; они должны быть соблюдены полностью.

Цель, оценка обстановки, состав назначенных сил—представляют из себя то, что называется *замыслом операции*.

Вопрос о замысле подлежит изучению стратегии, так как он содержит в себе идею, которая в полной зависимости от характера ведения войны; целесообразность предпринимаемой операции, место, время ея и пр.—все это диктуется стратегическими соображениями и обосновывается этой наукой.

Что же касается того, к а к вылившийся в силу тех или других причин замысел операции оформить в план ее, или,

вернее, выразить в приказании—несомненно лежит в сфере компетенции тактики. Таким образом, мы ограничимся более узкими рамками в данном вопросе, с'узив его до тех требований, которым должен удовлетворять собственно боевой приказ.

Оценка обстановки в боевом приказе.

Прежде всего подчиненному начальнику надо знать обстановку, при которой ему придется действовать. Как бы мало самостоятелен он ни был, не зная обстановки, он будет лишен возможности предпринять что либо выходящее за пределы тех приказаний, которые он имеет и вне обстоятельств обстановки непосредственно им выясненной. Оценка обстановки служит в то же время необходимой логической предпосылкой к изложению цели предполагаемой операции.

По возможности, в зависимости от количества сведений, коим командование располагает, в боевом приказе должны быть об'явлены:

а) Сведения о противнике, против которого предполагается действовать, состав его сил, расположение, обнаруженные намерения и пр.

б) Данные о районе, в котором предстоит операция.

в) Сведения о своих силах, может быть других параллельно развивающихся операциях, с которыми придется согласоваться и пр.

г) Прочие данные характерные для данной операции, знать кои исполнителям необходимо.

Иногда рекомендуют ограничиться в изложении обстановки лишь строго необходимым, повидимому исходя из того соображения, что излишнее распространение этих сведений может повлечь за собою нарушение их секретности (гл. I ст. 5 проекта наставления боевой деятельности флота—Смирнова и кн. Черкасского). Между тем нам лично представляется более целесообразным нисколько не стесняться в этом отношении, ибо чем лучше будут ориентированы начальники в обстановке, тем увереннее будут их действия, тем больше основания ожидать от них проявления личного почина.

Каждый корабль, находящийся в море, должен быть осведомлен о состоянии обстановки момента, а тем более те части флота, которые идут на операцию.

Вопрос другой,—что именно должно быть изложено в приказе, а что должно быть передано иным путем, но этот вопрос чисто формального свойства. Важно, чтобы обстановка была известна, а каким путем—это особой роли не играет. Изложение же ее в приказе имеет то несомненное преиму-

щество, что оно характеризирует понимание, *оценку* командующим обстановки, что содействует установлению тождественности понимания ее и отдельными начальниками. А это важно, как мы уже указывали, в целях согласования действий.

Излагая обстановку, надо строго отделять достоверное от предполагаемого, указывая вполне определенно, какие именно сведения принадлежат ко второй категории. Необходимость такого требования понятна—это облегчает подчиненным разобраться в обстановке.

Передача и сообщение обстановки зачастую представляют известные технические затруднения. Не всегда боевой приказ пишется и рассылается пакетами. Сплошь и рядом его приходится передавать по телеграфу, радио, наконец сигналом. Может быть командующий не будет иметь возможности собрать своих подчиненных и раз'яснить им обстановку, намерения и пр. Поэтому то и важно, поскольку то возможно, *постоянно* держать подчиненных в курсе обстановки, что весьма облегчает возможность быстро распорядиться. Оповещение обстановки требует определенной организации и составляет существенную функцию службы связи.

Нам не приходится говорить о важности выяснения обстановки; отчасти об этом уже было сказано, для иллюстрации напомним слова Нельсона о том, что флот, следующий в море без разведчиков, следует считать заблудившимся. Операцию, начинаемую без всяких сведений об обстановке, надлежит считать опасной авантюрой.

В частности, для нас особый интерес представляет выяснение обстановки собственно перед боем, и в своем месте нам придется более подробно исследовать этот вопрос.

Цель (задачи) в боевом приказе.

Кроме формальных требований, о которых было сказано вообще (ясность, определенность, краткость), в виде личного нашего мнения, рекомендуем не ограничиваться простым указанием цели, надо дать также идею к выполнению ее, т. е. распоряжения, имеющие характер приказа (не наставления) относительно метода и способа, намеченных командующим для достижения цели. Напр. в цитированном отрывке приказаний Нельсона сказано «моя цель—бой на близкой дистанции—решительный».—Если слово «решительный» составляет указание собственно цели действий, то «бой на близкой дистанции» уже ссылка на обязательный способ ее достижения, приказываемый адмиралом. Это мы считаем нужным высказать, потому что в своем курсе проводим определенную

разницу между приказом и наставлением, настойчиво рекомендуя те распоряжения, которые имеют *безусловно - обязательный* характер, излагать в приказе.

Состав сил, задачи отдельным отрядам в боевом приказе.

Прямым развитием идеи операции, выраженной прежде всего в цели ея, является назначение соответствующих сил и распределение между ними задач. Цель операции является главной (общей) задачей; распределенная между отдельными частями она определяет *частные* задачи последних.

Задачи эти могут быть крайне разнообразны по своему содержанию, но необходимо,

1) чтобы состав сил, их свойства и обязанности соответствовали бы порученной им задаче,

2) чтобы одни части были бы осведомлены о задачах других, участвующих в той же операции,

3) чтобы задачи были формулированы вполне ясно и определенно, предоставляя начальнику части известную свободу в выборе способов ее достижения.

Правильно поставленная главная цель, распределение частных целей между частями флота, назначение соответствующего состава этих частей—собственно и являет собой основную идею операции. Мы сейчас воздерживаемся делать какие либо обобщения в этом отношении, имея в виду все разнообразие операций, кои флоту приходится вести, но почитаем нужным обратить внимание на то, что в этих вопросах получает свое выражение способность и талантливость командующего. Если этот отдел боевого приказа хорошо обдуман и тщательно составлен, то весьма упрощает и проведение самой операции. Он также должен быть краток и категоричен, но эти свойства требуют со своей стороны тщательности разработки идеи операции и кристаллической законченности в отношении постановки частных целей.

Командование и связь.

В духе сказанного о системе и порядке подчиненности в боевом приказе надлежит указать, кто является начальником, заместителем, равно и порядок замещения на случай выбытия из строя.

Равным образом, надлежит указать порядок сношений, донесений, связи, если это вызывается особенностью предпринимаемой операции, вследствие чего приходится сделать дополнения или изменения в существующей организации и обычных правилах.

Наставление к боевому приказу.

Наставление имеет два значения, первое — в качестве приложения к боевому приказу, второе — в виде самостоятельного распоряжения, т. е. то, что принято называть инструкцией. Формально, требования к ним несколько разнятся одни от других.

Мы выше уже упоминали о наставлении к боевому приказу, рекомендуя в целях возможно меньшего стеснения свободы действий отдельных начальников, выделить из боевого приказа то, что не безусловно обязательно, отнеся все это в наставление. В наставление следует внести рекомендуемые командующим приемы и способы достижения задач, поставленных им в плане операции. Всякий способ имеет условное значение—постольку, поскольку обстановка будет ему соответствовать. Поэтому предписывая те или другие приемы, обязанность применения их надлежит ставить в зависимость от обстоятельств, которые будут обнаружены непосредственно исполнителем на месте.

Но предпослав сказанное об условности наставления, следует отметить, что, вообще говоря, оно чрезвычайно важно, а зачастую и необходимо. В наставлении командующий учит, назначает, какие именно способы и приемы предпочитает, а указывая несколько их—как он их понимает и тем самым дает необходимые руководящие указания для согласования действий всех частей. Чем менее известна обстановка, тем большего развития требует наставление, обыкновенно заключающее в себе несколько вариантов.

Помимо наставления общего, директивного характера, некоторые детали операции требуют специальной нормировки, как в тактическом, так и в организационном отношениях. Наприм. к приказу о бое — наставление о сосредоточении или переносе огня, наставление для производства минных атак и пр.

Исчерпывая сказанным вопрос о приказаниях, мы еще раз обращаем внимание на важность и значение этого вопроса. Не говоря уже о нем по существу, приходится очень строго отнестись и к формальной его стороне. Неумело, бестолково отданное распоряжение. не в том порядке, как это следует, не теми способами передачи как то надо, и наконец необдуманно формулированное,—может быть причиной больших несчастий.

Донесения и извещения.

Для выяснения обстановки и для правильного управления флотом подчиненные начальники должны доставлять старшему начальнику получаемые ими сведения о неприятеле и об обстановке, а также сведения о состоянии и положении вверенных им частей.

Сведения эти представляются в *донесениях*.

Главные достоинства донесения его *достоверность* и *своевременность*.

Совершенно необходимо в донесениях выделять факты несомненные от предполагаемых или сомнительных. При получении сведений каким-либо кружным путем и из случайного источника надо указывать этот источник.

Во время войны в штаб командования стекается очень большое число донесений противоречивых, самой разнообразной достоверности. Чтобы сделать определенный вывод надо придать известный коэффициент доверия к полученным донесениям; эта работа командования должна быть облегчена указанием источника. Конечно, сказанное лишь до некоторой степени касается чисто боевых донесений, доносимых начальниками о ходе операции в пределах им порученной задачи, однако все те факты, которых не был этот начальник сам свидетелем, или другой донесший свидетель, требуют проверки— все подобные факты надлежит доносить осмотрительно, дабы не ввести в заблуждение командование и не понудить его предпринять ложные решения. Ни одного из наблюдаемых фактов нельзя игнорировать; но каждый ответственный начальник должен сам решить:

1) представляет ли этот факт необходимый интерес для его старшего начальника, и

2) достаточно ли он достоверен, не требует ли проверки.

Конечно, есть обстоятельства, при которых нет времени и возможности проверить сведения с одной стороны, с другой же, не донести немедленно нельзя, так как он имеет большое значение. Вот для таких то сведений особенно важно указывать источник, и, может быть, высказать степень своего личного доверия в донесении.

Доносить надо только важное и всегда сообразовать способ отправления донесения со степенью срочности его. Средства связи не должны перегружаться, иначе важное и срочное сообщение затеряется среди других, мало-значущих. По этому поводу начальником должны издаваться соответствующие инструкции для организации порядка донесений. Этот вопрос представляется существенным в боевой деятельности флота, требует регулировки заранее. У нас, в течение минувшей

войны, путем продолжительного опыта, пришли к надлежащим нормам, но это можно сказать про второй и третий год ее; вначале же происходило на этой почве много затруднений ввиду отсутствия налаженной организации.

Для современного состояния техники средств внешней связи рекомендуется доносить:

по *радиотелеграфу*—только срочное и важное, имея в виду, что занимать воздух, мало существенными для данного момента разговорами, совершенно недопустимо. Надлежит помнить, что радиотелеграф является единственным средством связи для судов, находящихся в море, а потому им и для них преимущественно должна быть предоставлена возможность пользоваться радио.

В частности, в виде общего указания по радиотелеграфу передаются донесения:

1) сведения о неприятеле,

2) донесения об обнаруженных чрезвычайных изменениях условий и безопасности плавания (мины и пр.),

3) о передвижении судов (в общем случае),

4) экстренные донесения, не терпящие отлагательства.

Никаких излишних подробностей и деталей в передаче донесений по радио не допускается, они могут быть дополнительно переданы иным путем.

Опыт этой войны выяснил, что надлежит крайне осмотрительно пользоваться радиотелеграфом, чтобы не дать лишних сведений и ориентировки неприятелю, ибо 1) при наличии радио-пеленгаторов неприятель довольно точно может определить место корабля посылающего радио и 2) ни один шифр нельзя признать безусловно надежным, коль скоро им часто пользуются. Первое, помимо ограничения пользования радиотелеграфом вообще, заставляет принимать некоторые меры, в частности предостерегает от злоупотребления радиотелеграфированием большою мощностью; второе же, вынуждает иметь несколько шифров или кодов, причем для донесений, кои особенно важно сохранить в полном секрете от неприятеля, надлежит употреблять специальные коды и пользоваться ими возможно реже.

События в современной войне развиваются обыкновенно столь быстрым темпом, что передача донесений письменным способом сплошь и рядом представляется слишком медленной, почему в значительной степени эта часть работы связи перешла на прямой провод. *Совершенно необходимо* оборудование театра станциями Юза. Помимо быстроты передачи, пользование прямым проводом дает еще громадное преимущество,

заключающееся в *полной секретности* переговоров, невозможности принять его на стороне. Шифрованная телеграмма— надежна безусловно.

Однако во время войны громадная потребность в переговорах по прямому проводу должна быть несомненно сообразована с оборудованием и числом аппаратов. Злоупотребление передачей разного рода административных телеграмм и у нас зачастую приводили к тому, что на много часов опаздывала передача приказаний и донесений оперативного характера.

Самая техника составления донесений требует однообразия и нормировки, (что позволяет вводить сокращения). В донесении должно быть указано:

1) место отправки;

2) время составления, отделяя его от даты доносимого факта;

3) если указываются места, то № карты;

4) направления, по возможности, давать румбами, избегая выражений сзади, сбоку и пр.

Особо важные донесения надлежит отправлять несколькими способами одновременно.

Сообщение всякого рода сведений начальникам, неподчиненным друг другу, называется *извещением*.

Все начальники должны заботиться о том, чтобы известить других об обнаруженных ими обстоятельствах обстановки, существенных для них. Общее положение, которым надлежит руководствоваться в данном вопросе—это думать не только о себе самом, но стараться помочь и облегчить ориентировку другим начальникам, с которыми непосредственно не связан системой подчинения. Все, что можно, надлежит всегда делать, чтобы помочь ориентироваться другому.

Ввиду весьма большой важности осведомления начальников во время войны, организуются специально осведомительные бюро, куда поступают все сведения об обстановке момента и откуда должна даваться информация всем начальникам, коим это необходимо. У нас на Балтийском море во время минувшей войны осведомительная часть была организована при службе связи.

Значение их чрезвычайное, ввиду изменчивости условий и положения, и вообще деятельности флота. Позже, когда мы будем говорить о плавании судов в военное время, мы на этом остановимся несколько подробнее, пока мы лишь укажем, что

все новые данные об обстановке должны сообщаться в осведомительное бюро, и начальники, которые не могут не представлять себе всей важности осведомления, сами должны заботиться о том, чтобы бюро было бы в курсе обстановки, для чего извещать его обо всем, что они находят интересным для последнего.

Ввиде общего правила, в течение войны полагалось, помимо донесений по начальству, сообщать по адресу: «всем» или «судам находящимся в море»:

1) о появлении неприятеля, его движении,
2) о появлении неприятельских подводных лодок,
3) о появлении неприятельских воздушных аппаратов,
4) об обнаруженном минном заграждении,
5) о внезапно изменившихся обстоятельствах плавания,
6) обо всем, могущем представить необходимый интерес для судов, находящихся в море.

Часть вторая.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Стоянка флота на якоре и его охранение.

Общие требования к якорному месту. Стоянка флота на закрытом и охраняемом рейде. Охрана рейда и базы. Береговая охрана, батареи. Боны, сети, мины заграждения. Общая организация охраны. Отражение минной атаки. Отражение атаки брандеров. Отражение подводных лодок. Аэро-защита. Меры на случай появления крупных неприятельских сил перед рейдом. Диспозиция флота на якоре. Рейдовая служба.

Общие требования к якорному месту.

Всем конечно известно, что надо очень осмотрительно выбирать места для якорной стоянки флота в военное время. Вопрос этот элементарный; но как ни бывают просты военные истины, их все-таки надо учить. Военная история дает нам ряд примеров, когда неудачно выбранное место якорной стоянки бывало причиной больших несчастий. Разве нельзя было предусмотреть затруднений нашего флота в Порт-Артуре, с его одним выходом, доступным для больших судов только в полную воду? Читая страдную историю нашей Артурской эскадры, нельзя не видеть, что осложнения с проходом на внешний рейд отмечены красной нитью среди других событий, которые пришлось перенести нашему флоту. Он не успевал за время одной полной воды выйти, и каждое приготовление к выходу сопровождалось заблаговременным вытягиванием на внешний рейд, что лишало возможности выйти в море внезапно для неприятеля. Японцы всегда знали о приготовлениях нашего флота к операции, раз что едва-ли не за сутки он должен был выходить на рейд. Вечное опасение за целость прохода приковывало внимание к нему командования артурским флотом. Выход— это было первое существенное препятствие для какой-либо операции в море; оно в значительной мере парализовало и без того слабое стремление командования к активным действиям. Психологическое и фактическое значение этого затруднения несомненно отразилось на последующих действиях эскадры.

Сейчас, по прошествии двух десятков лет, совершенно непонятно почему артурский рейд без соответствующего оборудования был избран базой флота? В истории трудно сыскать более разительного примера пренебрежения очевидными требованиями, которые флот должен предъявить к месту, назначенному для его стоянки, а тем более для базирования.

У нас во флоте вопрос об якорной стоянке часто решался неудовлетворительно; в эту войну—база в Ревеле: открытый рейд, тесная гавань, трудность производить надлежащую охрану—привели к тому, что с началом войны флот немедленно произвел переоценку этой якорной стоянки, и уже во время ее принялся за оборудование для себя стоянки в Гельсингфорсе.

У немцев базы были оборудованы в Северном море в устье рек, и постоянно были затруднения при экстренной съемке с якоря в случае малой высоты на баре. Это обстоятельство весьма сказалось на ведении операции немецкого флота.

Англичанам пришлось в начале войны переменить базу «Большого флота», перенеся ее в Скапа-Флоу, где до войны ничего приготовлено не было, и флот испытал большие затруднения прежде чем оборудование не было выполнено.

Вопросу об оборудованных якорных стоянках до этой войны придавалось мало значения, и флоту весьма пришлось испытать на себе последствия этого. Обследованных рейдов было очень немного, и не все были правильно оценены с тактической точки зрения.

Есть полная возможность, исследуя театр военных действий (заранее, еще в мирное время), наметить места якорных стоянок. Если они не удовлетворяют соответствующим требованиям, но иных подходящих мест по близости не имеется, то следует заблаговременно оборудовать данное место необходимыми сооружениями (прорытие выходов, углубление и пр.); если этого оборудования не произведено заранее, то его придется выполнить во время войны, что не всегда возможно—во-первых, а во-вторых—работать приходится в условиях несомненно труднейших.

Требования к местности, избранной для якорной стоянки эскадры или флота, сводятся к следующему: 1) Рейд должен быть достаточно *просторен* для расположения на нем флота, укрыт от ветров и волнения. Исчисляя вместимость рейда для кораблей, надо учесть необходимость в свежую погоду иметь достаточно каната, а также возможность при штиле свободной циркуляции кораблей в разные стороны. 2) Рейд должен иметь *несколько выходов*, на случай если один по-

чему либо окажется загражденным. Это требование весьма важно, так как трудно представить себе положение, более печальное, чем положение флота, лишенного возможности выйти в море. 3) *Выходы должны быть удобны* для пользования во всякое время суток и допускать надежное их наблюдение и охрану. 4) Желательно (а для якорной стоянки при базе—необходимо), чтобы расположение близ лежащих банок и островов предохраняло бы рейд от бомбардирования его со стороны моря, т. е. для бомбардирующего флота не было бы удобной позиции в непосредственной близости к нему. 5) Преимуществом рейда надлежит считать, если контуром внешних островов и берега, суда, стоящие на нем, скрыты от наблюдения со стороны моря. Важно это, главным образом, в отношении неприятельских подводных лодок, дабы они не имели бы возможности наблюдать передвижений на рейде. 6) Надлежит вообще весьма тщательно исследовать весь прилегающий район моря: крайне невыгодно, если фарватеры, ведущие от рейда, сходятся узлом, который трудно наблюдать. Это очень опасное для плавания место (при выходе из Лаптвика, у банки Аякс был такой узел фарватеров, где всегда можно было ожидать либо подводных лодок, либо мин) длинный и узкий фарватер к якорному месту, вообще говоря, неудобен. Так как подходы и выходы в военное время систематически должны тралиться, то надо учесть и это. В частности, траление на большие расстояния в море в сколько нибудь свежую погоду затруднительно, потому такие длинные фарватеры, вообще говоря, нельзя считать особенно надежными. 7) К местности якорной стоянки пред'является ряд специальных требований для береговой обороны ее, если таковую предполагается организовывать. При оборудовании обороны со стороны моря, необходимо батареи вынести достаточно мористо, чтобы при бое их с неприятельскими судами якорное место оставалось бы вне сферы огня. Это главное требование; кроме того, приходится считаться с другими частными требованиями удобства и возможности наблюдения и защиты ближайших подступов к рейду. 8) Очень важное обстоятельство — обеспеченная возможность флоту выйти с рейда и развернуться (для боя с подходящим к рейду противником) должно быть обязательно принято во внимание при оценке рейда. Выходящие и разворачивающия под огнем неприятеля суда, затруднепные в своей стрельбе, представляют для него благодарную цель. Приморской обороне должно быть поручено обеспечить выход флота; при выборе местности надо учесть это соображение, памятуя, что боль-

шим достоинством рейда является возможность выходить сразу нескольким кораблям, и притом быстро, не тратя много времени на разворачивание, уменьшение ходов и крутые повороты в выходах (несколько выходов, достаточно широких, прямых). 9) Надлежит оценить местность якорной стоянки с точки зрения удобства и возможности организации охраны и наблюдения. 10) Выбор якорных мест и их оборудование должны быть произведены заблаговременно, руководствуясь стратегическим планом кампании и стратегического развертывания.

Стоянка флота на закрытом и охраняемом рейде.

Нам предстоит разобрать несколько типичных случаев якорной стоянки флота. Прежде всего—стоянку его на закрытом и охраняемом рейде. Прочие случаи стоянки будут отличаться от него неудобством или невозможностью создать условия первого разбираемого нами варианта. Но в большей или меньшей степени они будут приближаться к нему, а потому правила, которые мы сейчас будем выводить, до некоторой степени останутся приложимы и там, постольку, поскольку обстановка им будет отвечать.

Якорная стоянка флота во время войны должна быть охраняема и обязательно следует принять все меры для обеспечения безопасности ее. Правило это очевидно само по себе, оно не ново, но много раз его не выполняли, и это за собой влекло печальные последствия.

Русско-японская война началась при условиях совершенно особенных: наше командование надеялось на то, что войны не будет, и потому не считало себя обязанным принимать все меры для охранения флота от внезапного нападения неприятеля. Как это ни странно, оно, повидимому, почему то опасалось принять их: может быть командование не хотело дать повода японцам сделать соответствующие заключения из факта приготовления эскадры к войне, может быть не хотело первировать личного состава.

Очевидно, ни та, ни другая причины не выдерживают никакой критики. На них бы не стоило останавливаться, если бы самый факт отсутствия мер охранения не привел бы к столь печальным последствиям.

Повидимому основными причинами непринятия мер охранения Артурской эскадры были: 1) Незнание, какие именно меры надлежит принять; это подтверждается организацией охраны и после атаки, когда уже было несомненно, что война началась. 2) Отсутствие представления, какому громадному риску подвергается неохраняемый флот и какие последствия

может иметь внезапная его атака. 3) Характерная особенность психологии командования, в которой мы убеждаемся изучая вообще начало Русско-Японской войны — втянутая в заботы мирного характера мысль командования никак не могла примириться с неизбежностью войны.

Интересно отметить, что 26 января адмирал Макаров, находившийся в Кронштадте, подал записку Управляющему Морским Министерством о необходимости охранения эскадры. Вот выдержки из нее, которые можно считать пророческими (вернее, только логичными):

«Пребывание судов на открытом рейде дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта (см. примечание) и кроме того у многих наших судов совсем нет сетей».

«Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы будем принуждены это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку».

Примечание. Макаров не допускал и мысли, что эскадра будет стоять без сетей, заблуждался он также и относительно того, что ночная атака принудит командование немедленно убрать флот во внутренний бассейн.

Но предупреждения Макарова опоздали. По иронии судьбы записка эта была прочтена главой Министерства за несколько часов до того момента, как на другом конце земного шара в Порт-Артуре разразилась катастрофа.

Для рассматриваемого нами сейчас вопроса об охране флота на якорной стоянке — трудно сыскать более яркой иллюстрации (чего именно надлежит избегать) — чем охрана Порт-Артурского рейда в начале Русско-Японской войны.

Наша Тихоокеанская эскадра стояла на внешнем рейде Порт-Артура в ночь на 27 января в следующей диспозиции (см. сх. № 1).

Как видно, самые сильные и новые суда *Цесаревич*, *Ретвизан*, *Пересвет*, *Победа* стояли во второй линии, а малые и менее ценные корабли были убраны вглубь рейда. Таким образом об'ектом возможного нападения неприятеля естественно становилось ядро, главная часть флота; иначе говоря, поступлено было как раз обратно тому, как следовало.

Эскадра была совершенно открыта с моря, никаких преград для неприятеля установлено не было. Еще в 1903 году

возбуждался вопрос о боне для Артурской эскадры, шла бесконечная переписка о том, ставить его или нет, и только 26 января, за два часа до атаки последовало принципиальное разрешение на сооружение вышеупомянутого бона (повидимому очень слабого, на 12 бочек).

Суда стояли без сетей. Командиры *Севастополя* и *Полтавы* поставили было по своей инициативе сети, но начальник эскадры приказал их убрать. Потом уже, в день атаки, подавая рапорт Наместнику о необходимости принять некоторые меры об охранении судов на рейде, он, начальник эскадры, просил «распоряжений» о сетевом заграждении на судах.

Для временного освещения горизонта было назначено дежурство судов, попарно (большие корабли). Инструкция им была—время от времени освещать горизонт; если какой либо корабль будет обнаружен идущим в расположение эскадры, то останавливать его упорным наведением на него луча и посылкой катера с офицером. В злополучную ночь оказались дежурными *Ретвизан* и *Паллада* (которые были как раз подорваны атакою).

Правило, о котором мы будем говорить ниже,—а именно линейные суда держать в глубине расположения, без огней, стараясь скрыть их в темноте, а для световой преграды назначать малоценные суда—имеет как видите за собой жестокое фактическое обоснование.

Для дозора в море было назначаемо каждую ночь 2 миноносца, которые должны были крейсеровать ночь в 20 милях от рейда, имея «главным назначением» обо всем важном доносить старшему на рейде флагману «возвращаясь на рейд и подходя к флагманскому броненосцу для получения новых приказаний», «возвращаться на рейд... непременно полным ходом», «без особого приказания боевого вооружения к бою не готовить и крейсеровать с отличительными огнями»—это отрывки из инструкции миноносцам. Не было ничего удивительного в том, что атакующие японские миноносцы были приняты за возвращающиеся из дозора свои.

Кроме того были назначены 2 дежурных крейсера, которые должны были быть в готовности, в случае надобности, в короткое время сняться с якоря. Инструкция им была туманная, готовилась она на случай «могущей явиться экстренной надобности в посылке с каким-либо поручением преимущественно разведочного характера» (дежурство назначалось на ночь).

Что касается участия крепости в охране эскадры, то об этом сведений у нас нет. Есть указание, что на одной из батарей было дежурное орудие, но в 7 час. утра, на другое уже утро после атаки, на этой батарее «ничего не знали об атаке миноносцев». А один полк вышел на тревогу с холостыми патронами...

Вот как охранялась Артурская эскадра накануне войны, после разрыва дипломатических сношений, когда было очевидно, что война неминуема.

Результат атаки—понятен, он был логически подготовлен теми мерами охранения, которые эскадрой были приняты. Непонятным может быть лишь то, что японцы вывели из строя только три корабля, а не половину эскадры. Не их доблестью или искусством добыт успех атаки, а исключительно поразительной непредусмотрительностью командования русской эскадры.

Охрана рейда и базы.

При якорной стоянке флота должна быть организована специальная охрана его, которая выполняется: а) береговой обороной рейда, б) специальными средствами морской охраны, в) привлечением для охраны части судов флота и г) аэрообороной.

Цель охраны—дать флоту безопасно пользоваться якорной стоянкой, возможно менее отрывая от него средств, предоставляя ему возможность отдыха и ремонта. Если это база флота, то задачей охраны является оборона и защита всего района базы от покушений неприятеля.

Охранная служба требует специальной организации, рассчитанной таким образом, чтобы *самостоятельно отбить мелкие попытки неприятеля, и в случае обнаружения серьезной угрозы флоту, дать последнему время и возможность приготовиться к соответствующим боевым действиям.* Поэтому, указанная организация должна предусматривать наряду с совместными с флотом действиями в случаях серьезной угрозы также меры, осуществляемые лишь ее средствами, без содействия первого.

Охрана рейда и базы должна обеспечить: 1) возможность, в случае обнаружения больших сил противника, прикрыть флоту безопасный выход и развертывание для боя, 2) отражение атак подводных лодок, 3) отражение атак миноносцев. 4) отражение воздушных атак неприятеля, 5) охрану и защиту входов и выходов. Это ее чисто боевые задачи. Кроме того, на нее ложатся задачи вспомогательного характера, как-то: контроль за движением судов, наблюдение за районом и оборудованием рейда, установление правил движения судов

и шлюпок. Существенной задачей охраны является поддержание в безопасности от мин заграждения входов и выходов, а равно и района моря, прилегающего к рейду.

Приходится шире толковать компетенцию охраны рейда, чем то было принято у нас во время войны; надлежит свести в одну организацию охрану и оборону с моря якорной стоянки. Фактически у нас охрана рейда больше обслуживала рейды и подступы к ним, нежели охраняла их. Ни средств, ни сил для охраны собственно у нее не было. Таковая охрана зачастую существовала только на бумаге и флоту приходилось самому заботиться об этом. Не говоря про рейды, совершенно необорудованные, и такие, на которых стоянки носили лишь случайный характер, места, назначенные для долгого стояния эскадры, как например Лапвик, фактически охраны были лишены, а то, что официально ее составляло (несколько буксиров и моторов), имело назначением выполнение рейдовой службы в большей степени, нежели охраны. Береговая же оборона рейда (где таковая имелась) в общую организацию охраны входила лишь отчасти, ибо хотя служба по наблюдению и охране подступов ими и велась, но непосредственным общим руководством с морской охраной она связана не была, и часто имели место существенные недоразумения на почве отсутствия согласованности в их действиях.

Понимая под операцией охраны рейда всю совокупность мер, для этой цели предпринимаемых, полагаю, что более правильно было бы все средства охраны свести в одну организацию, которая должна руководиться одним лицом и проводиться тем же порядком, как это установлено для ведения всякой боевой операции вообще. Двойственность управления приводит к тому, что во-первых, средства используются не так продуктивно, как то надлежит, а во-вторых—совершенно невозможно согласовать действия, коль скоро они направляются из двух разных центров.

Не говорю о подчинении всего приморского фронта, но утверждаю что необходимо то оборудование, которое охраняет непосредственно рейд, входы и подходы к нему, об'единить в одну организацию с собственно морской охраной.

Примечание. Этот вопрос имеет особое значение в тех случаях, когда береговые укрепления, по той или другой причине либо вовсе не подчинены, либо подчинены только отчасти флоту. Вопрос о подчинении приморских крепостей—вопрос большой и я не предполагаю здесь его затрагивать полностью, укажу лишь, что те батареи крепости, которые охраняют рейд, со всем их вспомо-

гательным оборудованием, должны быть полностью переданы в организацию охраны рейдов.

Охрана флота — главное назначение этих батарей. Общему делу приносит большой ущерб, если приходится иметь какую то двойственную организацию охраны:— одну средствами флота, другую средствами крепости. Тенденция крепости подчинить себе охрану рейда—не прибьется никогда и всегда встретит со стороны флота оппозицию. Да оно и понятно; подчинением через крепость вводится промежуточная инстанция между охраной и охраняемым; кроме того, в компетенции охраны рейдов лежат вопросы, самым тесным и непосредственным образом связанные с условиями стоянки флота, которые во многом, как это будет видно из дальнейшего изложения, связаны с организацией охраны.

Если подчинение охраны неясно, организация ее имеет двойственный характер, то тем самым для неприятеля открывается возможность проникнуть на рейд по пути, оставленному между двумя ведомствами, так как такие пути в этом случае непременно будут.

Надо помнить о примере Порт-Артура, когда крепость на другое утро после атаки не знала о том, что случилось, между тем как за ночь несколько кораблей уже были выведены из строя.

Совершенно необходимо, чтобы сторонники неподчинения приморской крепости флоту, поняли бы, что вообще, а в особенности в отношении охраны рейдов, они не имеют основания оторвать, в организационном смысле, приморские батареи от морской организации охраны и что это может поставить флот в трудное положение.

В целях удобства изложения мы схематически рассмотрим средства береговой и морской охраны отдельно, имея в виду, однако, об'единение их в соответственно организованной службе.

Береговая охрана рейда.

Береговая охрана рейда состоит из: а) наблюдательных постов и станций, а равно и постов связи, б) охранных батарей, и в) зенитных батарей.

Наблюдательные посты распределяются по одной общей для крепости и флота схеме с таким расчетом, чтобы все пространство рейдов и подходов к ним наблюдалось. Выбирая места для постов, надлежит следить за тем, чтобы не остались без непосредственного наблюдения входы на рейд,

и фарватеры к нему. Если в поисках наибольшего видимого горизонта приходится назначать посты на возвышенностях, удаленных от береговой черты, то наблюдение должно быть усилено отдельными постами, находящимися в непосредственной близости к последней. Так как наблюдательные посты обыкновенно являются постами связи, то условие возможности контакта с судами является для таких постов обязательным. Посты должны иметь самую надежную связь с охранными батареями.

Посты должны быть весьма оборудованы средствами связи, причем необходимо, чтобы они имели возможность непосредственного сообщения к одному общему центру—органу командования охраной, кроме связи между собой.

Кроме тщательного оборудования постов охраны, все зависит от организации службы ее, так как наблюдение должно быть непрерывное и всегда бдительное.

Помимо схемы надлежащего расположения постов, весьма важно, чтобы они были постоянно укомплектованы и не обременялись чрезмерной службой. Некомплект наблюдательного поста, слишком частые вахты—обыкновенно влекут за собой падение бдительности. Но мало еще быть бдительным, надо уметь наблюдать и доносить. На войне часто приходится оценивать обстановку и принимать решения на основании донесений небольших постов, всякие неточности и ошибки их могут остаться не без последствий. Поэтому надлежащая подготовка личного состава постов должна составить предмет особой заботы.

Обычно в мирное время функционирует лишь часть наблюдательных постов; другая часть выставляется по мобилизации. Не говоря уже о том, что совершенно необходимо главнейшие посты иметь всегда в действии, вопрос о развертывании постов по мобилизации надо предусмотреть с особой осмотрительностью.

Служба наблюдения—чрезвычайно ответственная и важная служба. Первые моменты войны особенно ответственны, и назначение на наблюдательные посты людей из запаса—может привести к большим затруднениям, и будет много недоразумения, пока они освоятся и привыкнут. Основной кадр для постов наблюдения, разворачивающихся с началом войны, надлежит иметь всегда и лишь дополнять его до комплекта во время мобилизации.

Практика войны учит, что служба связи и наблюдения—особенно важна и должна быть всегда хорошо поставлена.

Батареи. Батареи приморского фронта разделяются на две категории — главные и противоминные (вспомогательной артиллерии). Охраняющие рейд батареи главной артиллерии имеют своей задачей: 1) бой с линейными силами неприятеля при попытке его подвергнуть бомбардированию расположение судов и порта. 2) прикрытие выхода флота на рейд и развертывание его. 3) дальностью своих орудий главные батареи покрывать зону моря, включающую подходы к рейду. 4) защиту минных заграждений, поставленных на подступах к рейду.

В курсе береговой обороны освещены все вопросы, связанные с защитой берегов артиллерией, и в частности, с защитой ею баз флота, при чем указываются те требования, которым береговая артиллерия и ее оборудование должны удовлетворять. Поэтому, не останавливаясь подробно на этом вопросе, рассмотрим задания, которые тактика пред'являет к вооружению береговых батарей.

В последнее время пришли к необходимости точно обосновать вооружение приморских батарей, исходя из: а) вероятного противника, б) обстановки, наиболее вероятных операций неприятеля в районе батарей и в) учитывая участие и задачи своего флота.

Самый расчет вооружения должен быть обоснован, исходя из конкретных предпосылок о действительности огня и живучести боевых судов неприятеля и береговых батарей. Вооружать батареи, не имея определенных заданий, надлежаще обоснованных, задача, предела не имеющая.

Вопрос о вероятном противнике, для противодействия которому должна строиться береговая батарея или группа их, может быть решен, но с большей или меньшей вероятностью, так как трудно предусмотреть, какая именно часть противника будет действовать в районе батарей, угрожая якорной стоянке флота.

Нельзя решать этот вопрос в том смысле, что данные батареи должны противостоять всему составу неприятельского флота и в продолжительном бою его уничтожить, надо *заставить отказаться неприятельский флот от выполнения тех операций, которые он имеет предпринять в районе береговых батарей.*

Если противник угрожает бомбардированием, то необходимо так обосновать вооружение батарей, чтобы это бомбардирование было сопряжено для него со столь существенными потерями, чтобы операция сделалась для него невыгодной.

Если он имеет (или может иметь) своим намерением прорыв—то необходимо дать батареям соответственное вооружение для того, чтобы нанести повреждения, при которых прорыв будет бесцелен для него.

Наконец, если противник предполагает развить какие-нибудь операции подготовительного или вспомогательного характера в данном районе—то береговые батареи должны ему в этом препятствовать.

Задача уничтожения флота, даже при очень сильном их вооружении, все-таки никогда не достижима, ибо береговые батареи не могут эксплоатировать свой успех в бою, доводя последний до полного уничтожения неприятеля. Понуждение противника отказаться от предпринятой им операции—вот их реальная цель и назначение.

Опыт войны, в особенности опыт Дарданелльской операции, указывает, что уничтожение батарей с моря—задача чрезвычайно трудная, в силу живучести их. Несмотря на крайне напряженный и мощный огонь с судов, когда, казалось, ничего живого или целого в районе батареи не могло остаться, фактически они имели незначительные повреждения. В конце концов союзники отказались от задачи уничтожения батарей с моря, поставя себе целью лишь временное прекращение их огня. Для уничтожения же требовался своз десантных партий и порча последними каждого орудия, каждого устройства на батарее.

Главное качество, которым должна обладать батарея—это защита, живучесть и маскировка ее. Следует предпочесть меньшее количество орудий большей защите их. Защита должна быть такова, чтобы исключать возможность пробития прикрытия (брони, бетона) орудий при стрельбе самыми крупными снарядами.

Калибр орудий главной артиллерии должен быть не меньше главного калибра судов, в общем случае даже больше, и, по возможности, большей дальности. (Надо принять во внимание, что батареи по сроку своей службы переживают суда, последние сменяются все новыми и новыми типами, с более и более мощной артиллерией). Только при этом условии разрешается в корне вопрос о дальнем морском бомбардировании. Расположение батарей на выпесенных островах или очертаниях береговой линии до некоторой степени разрешает вопрос, к чему также надлежит стремиться.

В последнее время пришли к необходимости широкого пользования гаубицами в береговой защите. Тот факт, что

они, стреляя перекидным огнем, невидимы с моря, делает их почти неуязвимыми для флота.

Приморский фронт обороны рейда (базы) должен быть надежно защищен от десанта, так как десант — главное средство окончательного уничтожения хорошо защищенной батареи.

Привожу некоторые выдержки из труда профессора Инженерной Академии Позпанского по тому же вопросу («Современные условия расположения и устройства приморских крепостей, в связи с их историческим развитием»), где он резюмирует задания к укрепленным районам, частью которых являются оборона якорных стоянок флота и их баз:

«1) Оборона берегов зиждется на флоте — он главный фактор; приморские крепости имеют второстепенное значение для флота.

2) Приморские крепости не должны связывать действия флота, они должны быть настолько сильны, чтобы не требовалась защита их флотом.

3) Устройство приморских крепостей должно быть таково, чтобы, опираясь на них, флот мог быть совершенно свободным и в полной мере активным.

4) Желательная форма современной приморской крепости — в качестве операционной базы — укрепленный приморский район.

5) Приморская крепость должна быть обеспечена с сухопутья.

6) Вооружение приморской крепости не должно уступать в калибрах таковому же флота.

7) Гаубичные батареи—неотъемлемая принадлежность приморского укрепленного района.

8) Главное вооружение должно быть в башнях.

9) Открытые неподвижные установки не должны иметь места в главном вооружении берега.

10) При открытых установках должна быть широко использована идея подвижной обороны.

11) Все сооружения приморского фронта, кроме орудийных установок, наблюдательных постов, прожекторов и дальномеров, должны быть зарыты в землю.

12) Все подземные постройки должны быть связаны между собой подземными путями сообщения.

13) Приморский фронт должен быть широко оборудован железными дорогами, проходящими по тоннелям и в крайности, по глубоким траншеям.

14) Укрепленный район должен иметь свой воздушный флот и обеспечен хорошо разработанной системой в здушной обороны».

Перечисленные технические требования к современным батареям должны пройти через два основных задания. Одно— о котором мы сказали—это отвечать вероятным операциям вероятного противника, что должно быть рассмотрено в каждом отдельном случае, и второе—той обстановке, в которой эти операции могут протекать.

В настоящем курсе нам приходится все время считаться с обстановкой, и задача курса, в его целом, рассмотреть приложение и употребление боевых средств в боевой обстановке.

Нельзя не видеть, что упомянутые задания предусматривают обстановку боя—днем, при наличии хорошей видимости, когда противники видят друг друга и могут использовать полностью артиллерию. Между тем, обстановка может быть выбрана противником иной. Во всех случаях, когда нам приходится противустоять наступающему противнику, инициатива в его руках, так как раз он наступает, то сам выбирает надлежащей обстановки для ведения операции.

Несомненно, что если мы имеем береговую оборону, всю построенную на расчете дневной атаки неприятеля, в условиях хорошей видимости, и только этому вооружение наших береговых батарей удовлетворяет, то неприятель предпримет атаку или другие операции в той обстановке, когда мы не можем в полной мере использовать своего берегового вооружения. Сказанное обязывает предусмотреть боевую работу батарей и в условиях дурной видимости, и ночью.

Надо сказать при этом, что до мировой войны этот вопрос оставался как-то в тени. Почему-то предполагалось, что неприятель будет развивать свои операции тогда, когда это выгодно нам, а не ему, вследствие чего вся наша система береговой обороны оставляла для противника ночь и дурную видимость и фактически мало ему могла помешать при этом.

Теперь категорическим заданием приморскому фронту должно поставить — быть в состоянии противодействовать вероятным операциям противника при всякой обстановке. Это влечет за собой следующие дополнительные требования:

1) организацию ночной стрельбы, подготовку и оборудование района для таковой стрельбы, наблюдение почью за целью, а при невозможности светить—наблюдение слухо-

выми приборами и, наконец, специальными судами и воздушными аппаратами, корректировку ими огня батарей.

2) организацию стрельбы в туман, дурную видимость и при употреблении противником маскирующей дымовой завесы.

Как то, так и другое требует, в общем случае, широкого применения перекидного огня и специально подготовленной возможности наблюдать за целью и корректировать этот огонь.

Не предрешая фактического решения этого вопроса, мы должны указать, что это требование тактики—вполне определенное и техника оборудования батарей должна с этим справиться.

Не может быть такой обстановки, в которой положение прикрываемого батареями берега или базы опасно. В противном случае оно может быть легко обойдено противником выбором подходящих условий для операции.

Каким же операциям должна противостоять береговая оборона якорного места флота или его базы? Мы перечислили в общих чертах эти операции, отметив, что бомбардированию, атаке линейными силами должна противостоять главная артиллерия берега; на нее же ложится задача прикрытия и обеспечения выхода флота и развертывания его для боя.

Но кроме того, должны быть специально подготовлены береговые средства для: 1) отражения минной атаки противника, 2) отражения воздушной атаки и 3) отдельных попыток противника проникнуть в охраняемые районы рейда и наконец 4) противодействия десанту.

Все эти задания ложатся на батареи противоминные и зенитные, которые должны войти в вооружение крепости.

Самый факт береговой защиты рейда, как бы мало она осуществлена ни была, имеет важное значение: во-первых, неприятелю этим весьма затрудняется операция против флота, стоящего на рейде, а во-вторых, от последнего отрывается менее средств, которые, следовательно, могут быть использованы по своему прямому назначению. Практика учит, что не следует жалеть средств на береговую оборону рейда, имея в виду, что в противном случае для охраны придется назначать судовой состав, что всегда менее экономично. Судовой состав следует назначать там, где он, по своим свойствам и особенностям, необходим; всюду, где его могут заменить по обороне рейда береговые средства, надо предпочесть их.

В полной мере средствами береговой обороны защищаются стоянки флота при базах, но весьма существенно, чтобы не только базы, но и другие вероятные места стоянки флота у

своих берегов были бы оборудованы наблюдением и обороной. Поставленная для защиты рейда батарея и оборудованный пост наблюдения—во-первых, до некоторой степени гарантируют рейд от возможных неожиданностей, в виде появления неприятельских подводных лодок и мин заграждения, а во-вторых, противник сам не свободен этими рейдами воспользоваться, так как для занятия их, как бы слабо они ни были обороняемы, требуется специальная операция.

Боны и сети. Противоминоносные боны надлежит считать лишь временным препятствием. Бон не может полностью предохранить закрываемого им района от прорыва миноносцев; он только отчасти выполняет эту задачу (при современном состоянии техники бонового дела). В важных направлениях следует ставить несколько рядов бонов, и их оборонять и наблюдать. Пользование бонами требует весьма организованного обслуживания, в особенности в местах открытых для ветра и волнения. Для этой цели учреждаются специальные боновые партии. Бон не обслуживаемый—очень скоро перестает быть препятствием.

Примечание. Во всяком случае — боны очень мало предохраняют от прорыва больших судов. При прорыве английских крейсеров через бон (правда, сетевой) в Зеебрюгге, головной ледокол его за собой, открыв свободный путь для следующих за ним, сам же намотал сети на винт и мог продвигаться дальше, хотя, благодаря этому обстоятельству и притянулся к мели, не дойдя назначенного места.

Бывали случаи перескакивания через бон миноносцами на полном ходу, со сравнительно малыми повреждениями.

Мы не можем преподать особых указаний для постановки бонов — этот вопрос приходится разрешать применительно к местности; но, 1) бон должен быть обстреливаем максимальным числом противоминной артиллерии, как береговой, так и судовой, считаясь с тем, что его назначение—лишь задержать и обнаружить противника; уничтожить же его надлежит огнем, 2) направление можно считать укрытым боном только тогда, когда он непрерывен, а в местах прохода через него установлены разводные части, обычно закрытые, а) линия бона не должна ограничиваться большими глубинами, а должна быть доведена до берега, покрывая все глубины, доступные минным судам. Последние при их атаках обыкновенно предпочтут прорываться вдоль берега, 4) при боне должна быть оборудована надежная световая преграда, 5) порядок прохода судов через боны должен быть регулиро-

ван особыми хорошо обдуманными правилами. В частности, следует опасаться прохода в кильватер за пропускаемым кораблем подводных лодок противника. Вредно назначать регулярное время для открытия бонов; будучи обнаружено наблюдением проходящих судов, это время может быть использовано неприятелем для проникновения через бон.

Сети. Современные боны снабжаются сетями и против мин, и против подводных лодок. Кроме того специальные противоподлодочные сети имеют обширное применение при охране рейдов. Сетями приходится восполнять недостаток бонов, чтобы хоть чем нибудь прикрыть себя от нападения подводных лодок. Но сети надлежит устанавливать дополнительно к бонам, при чем: 1) сетями следует оборудовать подходы к рейду, представляющие особенно удобные позиции для неприятельских подводных лодок, их надлежит ставить по сторонам от них, 2) вся глубина под бонами должна быть покрыта сетями, 3) в местах, наблюдаемых охраной из берега, надлежит ставить сигнальные сети в количестве достаточном для того, чтобы лодка не могла бы маневрировать, не будучи обнаруженной, но так их располагать, чтобы они не мешали движению своих судов, 4) как и боны—в местах проходов сети должны иметь разводные части.

Мины заграждения. Применение морских мин заграждения, вообще говоря, ограничено при охране рейдов. Они срываются волнением, течением сносятся с мест и надо иметь хорошо организованную службу охраны, чтобы справляться с задачей поддержания в безопасном для плавания состоянии как самого рейда, так и подходов к нему.

Минами заграждения (морскими) оборудываются обыкновенно лишь границы маневренного района, буде таковой перед рейдом имеется. Минное заграждение должно быть постоянно наблюдаемо и охраняемо.

Что же касается инженерного минного заграждения, то им надлежит пользоваться весьма осторожно, считаясь с возможностью постановки неприятельских мин в его районе (нельзя тралить) во-первых, а во-вторых, его (при современном состоянии техники) нельзя считать безусловно надежным. Поэтому: 1) инженерные мины надо ставить в тех местах, где мало вероятна постановка мин неприятелем; 2) мины эти служат лишь средством вспомогательным; иногда, как например в Суропском проливе во время войны, их ставят по сторонам фарватера с'уживая его для неприятеля и оставляя относительно широкий проход для своих судов; 3) при не-

оборудованных якорных стоянках полезно пользоваться подвижными станциями инженерных мин (мысль о таких станциях возникла во время войны; станция состоит из транспорта со всем снаряжением, имеющим 90 — 100 мин, способным быстро поставить заграждение и имеющим все на борту для выставления поста замыкания на берегу).

Примечание. Как общее правило, желательно воздерживаться от широкого применения мин заграждения при охране рейда. Однако, не следует этого понимать как правило безусловное. В отдельных случаях необходимо и целесообразно воспользоваться минами заграждения. Пример на лицо: охрана Гельголандской бухты немцами в начале войны (см. официальную историю войны на море германского флота). Немцам надо было покрыть дозорами и наблюдением подход к бухте. Они должны были для этой цели привлечь две трети своих миноносцев, значительное количество подводных лодок, причем им пришлось нести весьма тяжелую изнуряющую службу. Большая часть миноносцев была занята этой службой, подводные лодки отрывались от активных операций в море, будучи назначаемы на пассивную службу в охране. Несмотря на это набег английских крейсеров 28-го августа 1914 года обнаружил слабость охраны. Следовало бы, принимая во внимание обширность района, подлежащего охране, несколько с'узить его постановкой минных заграждений, переложив на них обязанности охраны. Если бы это было сделано, то во-первых, не весь район нужно было бы столь интенсивно охранять судами, а во-вторых, если почему либо должное количество судов не было бы на охране, то район не оставался бы беззащитным. Есть полное основание думать, что английские крейсеры наткнулись бы на минное заграждение и имели бы потери. Может быть потому англичане и предприняли операцию (даже без тральщиков), что были осведомлены об отсутствии мин заграждения.

Морские мины в иных случаях имеют преимущество перед инженерными, которое заключается в том, что исключается необходимость наблюдения. Может быть случай, когда неприятель будет на минном заграждении в то время, когда оно по тем или другим причинам выключено. Так и было в Севастополе во время бомбардирования его *Гебеном*; вероятно *Гебен* прошел

крепостное заграждение, но включено оно уже было после того, как он прошел опасную зону, и находился на свободной воде.

Общая организация службы охраны рейда.

Судовая охрана рейдов выполняется: а) специально охранными судами, сведенными в те или другие соединения, сообразно особенностям рейда и типам этих судов; на их обязанности лежит: несение ближнего дозора (охранных цепей) перед входом на рейд. борьба с подводными лодками; непосредственное охранение рейда и подступов к нему; б) боновой партии — для обслуживания бонов и сетей рейда и его района; в) лоцмейстерской партии — для несения лоцмейстерских обязанностей. Может быть не всегда возможно выделять специальную партию судов для этой цели — и обязанности ее могут быть возложены на охранные суда; обязанности эти заключаются в следующем: 1) проводка судов через фарватеры, 2) встреча судов (если это надо) в море и 3) поддержание в надлежащем состоянии знаков ограждения; д) брандвахтенных судов, — организация брандвахтенной службы имеет существенное значение при охране рейда. Точный учет и контроль приходящих на рейд судов и уходящих с него, контроль за сообщением по рейду, и пр.; е) служба связи и наблюдения. В службе наблюдения должны принимать участие, когда позволяет погода — привязные наблюдательные аэростаты, поднимаемые с берега и со специальных судов. Они, естественно, должны войти в общую схему организации, наряду с земными постами.

Как я выше сказал, охрана рейда производится повседневно — ее специальными средствами, в случаях экстренных — к ней привлекаются и средства флота, стоящего на рейде. Какая именно часть должна выполняться ею одной, и для чего необходимо прибегать к помощи и содействию флота, это разрешается по месту, согласно с обстановкой и средствами, какие охрана имеет; поэтому мы будем рассматривать отдельные типичные случаи боевой деятельности охраны, не разделяя функций тех и других. Но прежде чем говорить об этом, укажем на основное правило, которое должно соблюдаться при приходе флота на якорное место: *флот, придя на якорное место, должен тотчас озаботиться составлением определенного плана совместных действий с охраной рейда, причем план этот должен постоянно и своевременно корректироваться сообразно составу судов на рейде в данный момент, их задачам и состоянию.*

В общем случае главное командование охраною и флотом подчиняется старшему морскому начальнику, хотя бы и временно пребывающему на рейде, но в отдельных случаях может быть и обратно, когда на рейде единичные суда.

Исходить при этом надлежит не из старшинства чинов, а исключительно сообразуясь с полномочиями, ролью и значением для данного положения того и другого начальника.

Общий план должен предусматривать: 1) отражение минной атаки (и брандеров); 2) отражение атаки подводных лодок; 3) отражение воздушной атаки и 4) действия на случай появления значительных сил противника перед рейдом.

План этот, как сказано, должен координироваться с наличием судов на рейде в данный момент. Не всегда возможно его изложить в виде писанного приказа, в иных случаях он может быть выражен отдачей отдельных распоряжений, — но для организации планомерных действий в вышеуказанных случаях нападения или угрозы оборудованной постоянной стоянки флота или особо часто им посещаемой, такой план должен быть безусловно. Дело здесь не в форме, а в принципе. Все должно быть обдумано заранее и заблаговременно распределены все обязанности.

Все эти типичные случаи нападений на якорную стоянку, обыкновенно носят внезапный характер, в расчете застать врасплох эскадру, стоящую на якоре. Так было при Чесме, Абукире, Синопе и т. д., и наконец в Порт-Артуре. Флот в море естественно на стороже, тогда как на якоре зачастую не бывает так.

Внезапное нападение, если его отражение не предусмотрено рядом предварительных распоряжений, влечет за собою растерянность, а иногда и панику. Самые невероятные вещи могут иметь место на этой почве.

Отражение минной атаки.

Существенной задачей морской охраны рейда — является предупредить заблаговременно о приближении неприятельских миноносцев. Противник вряд ли рискнет на атаку днем — он всегда предпочтет атаковать в дурную видимость и ночью.

Воздушная разведка в море перед заходом солнца полезна, если ее район достаточно обширен, чтобы осветить все пространство моря, где могут быть неприятельские миноносцы на пути к месту стоянки флота. Но это не всегда осуществимо, так как при большой скорости минных судов, во-первых, пространство это может быть очень велико, а во-вторых, — база неприятельских миноносцев может находиться

в удалении, не превышающем ночной район плавания миноносцев.

Меры охранения эскадры требуют в общем большого напряжения от личного состава и судовых средств. Применяемые полностью постоянно, изо дня в день в течение продолжительного времени, они могут настолько утомить личный состав и истрепать все средства, что силою вещей придется охрану ослабить. Возможен случай, что она будет ослаблена как раз в то время, когда произойдет атака.

Поэтому существенно важно иметь возможность учитывать вероятность атаки в предстоящую ночь, для чего надлежит всеми мерами поддерживать наблюдение за неприятелем в отдельных районах. Близорукие начальники зачастую протестуют против несения дозорной службы в море, мотивируя это тем, что изнашиваются механизмы, утомляется личный состав и пр. Это неправильно: если наблюдение за противником не ведется, то приходится держать в напряженном состоянии весь флот, вследствие чего исправность механизмов пострадает и личный состав либо будет вовсе лишен отдыха, либо утратит необходимую бдительность.

Таким образом, все меры должны быть приняты к тому, чтобы возможно ранее узнать о приближении атакующих миноносцев.

Способ—дозорная служба судов и средств авиации в море и осведомленность командования о намерениях неприятеля.

Примечание. Главной задачей дозора является предупреждение флота о приближении противника заблаговременно, т. е. за тот срок, который флоту необходим для приведения его в полную готовность. Иначе говоря, если флот находится, скажем, в двухчасовой готовности, то задачей дозора является предупреждение его за два часа. Отсюда вытекает и организация дозора, место его удаления от флота и пр. Дозор должен располагать возможностью сам своими средствами и средствами поддержки, специально для этой цели назначаемой, ликвидировать частные попытки неприятеля.

Дозор, после обнаружения противника, имеет чисто разведочные задачи: мало обнаружить противника, надо выяснить все данные о нем, прежде всего состав его сил, курсы, ход и пр. Если свои главные силы должны выйти в бой, то действия дозора принимают общий смысл тактической разведки.

Дозор несется средствами авиации и судами. Последние обычно несут дозорную службу тогда, когда по условиям

погоды аппараты летать не могут, но находятся в полной готовности и надлежаще расположены, чтобы тотчас после обнаружения неприятеля, начать соответственные боевые действия.

Дозор в море — не имеет непосредственного подчинения начальнику охраны рейдов, но связь между ними должна быть обеспечена и надежна.

Для непосредственного охранения подступов к рейду и предупреждения о появлении неприятеля, выставляется ближний дозор и охранная цепь сторожевых судов.

Ближний дозор авиации несется сторожевыми судами и миноносцами в ближайшем к якорному месту районе моря. Заключается он в крейсерстве этих судов в море, причем район крейсерства должен быть отдален от базы с таким расчетом, чтобы промежуток времени после обнаружения атакующих миноносцев до якорной стоянки, был бы достаточен для тревоги по отражению атаки.

Примечание. Роль авиации при несении ближнего дозора — в настоящее время еще не выяснена. Дело в том, что этот дозор требуется тогда, когда особенно вероятно ожидать минной атаки противника, т. е. в дурную видимость, ночью и в туман. Как раз эти условия являются для авиации, при современном ее состоянии, особенно трудными для производства полетов и лишающими возможности вести наблюдательную службу. Авиация может быть здесь полезна лишь в отдельных случаях, когда окажется возможным воспользоваться ее услугами по обстоятельствам обстановки.

Большое значение для облегчения службы ближнего дозора может иметь применение слуховых приборов для определения приближающихся неприятельских миноносцев. Это окажет самое существенное влияние на всю конструкцию дозора, коль скоро приборы будут надлежаще усовершенствованы, вследствие чего может быть в будущем явится возможным ближний дозор держать не в море, а близко и в полной готовности, чтобы посылать для опознания обнаруженного судна и для отражения, если это судно окажется неприятельским.

При назначении дозора приходится считаться с местными гидрографическими особенностями подхода к рейду, в зависимости от чего определяется число судов, а равно и распределение обязанностей между ними и береговыми постами наблюдения. При этом важно достичь непрерывности наблюдения.

Существенно, чтобы суда дозора не могли быть приняты за неприятельские миноносцы. Это обязывает к применению соответствующих мер, некоторыми из коих являются: 1) Строгое распределение районов крейсерства, отдельных групп или судов, согласование их курсов и поворотов по направлению и времени. 2) Надо избегать подходить на вид береговых наблюдательных постов. 3) Ни в коем случае не возвращаться на рейд к месту стоянки эскадры ночью, не предупредив заблаговременно о своем приходе, причем необходимо принять все меры для опознания себя. Этот вопрос чрезвычайно важный и рекомендуется назначать специальную базу—убежище вне рейда, чтобы избегать излишних передвижений дозорных судов по нему в ночное время.

Задача близкого дозора — опознание судов, приходящих с моря на рейд. В военное время надо считать обязательным предупреждение дозора о времени подхода с моря своих судов, так как опознание требует значительного времени, и всегда имеет место опасение, что встреченный корабль, буде он окажется неприятельским, — успеет, пока его будут опознавать, проскочить за линию дозора. В целях ускорения опознания дозору не возбраняется открывать прожектор, постоянное же пользование им для освещения горизонта нельзя рекомендовать. При обнаружении неприятеля дозор сигналами, ракетами, радио извещает рейд о тревоге, сам же пытается атаковать и задержать неприятельские миноносцы.

Будучи обнаружены дозором, неприятельские миноносцы должны быть освещены организованной световой преградой, как только выйдут в сферу обстрела судов и противоминных береговых батарей. Я говорю «организованной» световой преградой, так как здесь требуется полная согласованность управления прожекторами; необходимо, чтобы: 1) *все* неприятельские миноносцы были освещены, и не оставалось бы ни одного направления, где они могли бы пройти незамеченными и 2) освещение велось бы непрерывно.

Это обязывает каждому прожектору (или группе их) дать определенные секторы для освещения и соответственно распределить их. Неприятельские миноносцы могут итти несколькими группами; даже рекомендуется, — одной группе привлечь на себя внимание, заведомо считаясь с вероятной неуспешностью своей атаки, но зато дать возможность другим группам пройти незамеченными. Это так же должно быть принято во внимание, имея в виду, что луч прожектора мало прозрачен (в смысле легкости рассмотреть что *за ним*) и их завеса, освещая известную часть подхода к рейду, до неко-

торой степени скрывает другую его часть, находящуюся за ней. Вследствие этого, при достаточном количестве прожекторов, надо всегда уделять несколько для освещения тех районов, которые уже пройдены обнаруженной атакующей группой миноносцев.

Отсюда следует, что для организации надлежащей световой завесы требуется много прожекторов, количество которых зависит от 1) протяжения пути неприятельских миноносцев с момента вступления их в сферу охраны и до бонов, 2) от ширины этого района и 3) от количества бонов и стреляющих батарей.

Боны не должны освещаться, но перед ними должно быть все пространство тщательно освещено. Однако, если миноносцы достигли бона, то, конечно, освещение их прекращаться ни в коем случае не должно.

Необязательно, чтобы около каждого прожектора была противоминная батарея, но совершенно необходимо, чтобы каждая батарея имела бы свой прожектор.

План боевого освещения при атаке должен быть расчитан; ни районы освещения, ни количество прожекторов не могут быть назначены произвольно.

Если береговых прожекторов не хватает, то соответственно световая преграда усиливается участием судовых. При этом надлежит назначать преимущественно малые суда, им стоять на якоре за специальным боновым ограждением.

Кроме прожекторов для освещения цели при отражении минной атаки употребляются осветительные снаряды артиллерии, или сбрасывание с воздушных аппаратов. Этому средству в организации отражения атаки должно быть уделено соответственное место.

Специально для отражения артиллерией минной атаки назначаются в помощь батареям суда, которые располагаются отдельно и в стороне от места стоянки главных сил флота, дабы, обнаруживая себя огнем, не дать неприятелю ориентировки в выборе об'екта атаки. В непосредственной близости к бону рекомендуется ставить группы таких судов, артиллерия которых должна быть достаточна, чтобы совершенно исключить возможность проникновения неприятельских миноносцев за бон (это возможно и необходимо подсчитать, исходя при вероятной успешности огня при заданных условиях).

Не останавливаясь подробно на организации отражения минных атак, я приведу лишь общие указания по этому поводу: 1) Должна быть организована передача цели от од-

ной батареи (или корабля) к другой по мере прохождения миноносцев. 2) В отражении принимают участие не все, а только специально назначенные суда; прочие же никаким огнем не должны себя обнаруживать. 3) Требуется весьма детальное распределение задач по отражению между батареями (и судами), чтобы ни одна группа атакующих не осталась бы необстрелянной, не было бы ни одного направления, где противник мог бы миновать сферу отражающего его огня. 4) Атака очень нервирует личный состав: поэтому требуется очень обдуманная организация огня, чтобы он оставался успешным.

При отражении атак рекомендуются следующие меры на рейде: 1) Все огни, могущие дать ориентировку неприятелю, должны быть убраны (вообще в военное время это правило должно соблюдаться). 2) На судах все должно быть приготовлено для борьбы с минной пробоиной, 3) Всякое движение по рейду катеров и шлюпок прекращается.

Заканчивая на этом общий обзор мер для охраны якорной стоянки от атаки миноносцев, мы должны указать, что на хорошо защищенном рейде, эта атака весьма затруднена неприятелю. Но при стоянке на рейдах открытых или мало защищенных, опасность минной атаки весьма велика, почему надлежит особенно тщательно разработать и организовать ряд мер, чтобы оградить себя от возможных ее последствий.

Наряду с отражением атаки миноносцев, должно быть предусмотрено отражение атак минных катеров. Атака английскими катерами наших судов в Кронштадте в 1919 г. указывает на необходимость организации их отражения. С прогрессом техники с введением глиссеров, можно ожидать чрезвычайных скоростей у атакующих, и это весьма осложняет условия охраны, повышая требования к ней. Указанное обстоятельство вызывает необходимость усиления артиллерийской защиты и введения в охрану отрядов катеров истребителей. С другой стороны в еще большей степени обязывает по возможности далее перенести охрану в море, чтобы заблаговременно предупредить эскадру об атаке, так как отражение атаки в общем случае при организованной стрельбе с судов не составляет больших затруднений.

Отражение атак брандеров. Охранение входа на рейд от заграждения специально оборудованными средствами (старыми судами, пароходами) должно быть непременно предусмотрено организацией охраны, в особенности

в том случае, когда входы узки, количество их не отвечает потребности и наконец, когда вход один и заграждение его фактически закупоривает эскадру. Вход на рейд — обычно предмет оперативных вожделений противника, и от него всегда можно ожидать операций в этом направлении.

Опыт истории последних войн указывает, что лучшее средство отражения брандеров — это своевременное предупреждение об их подходе, после чего, как бы ни были малы средства отражения, обычно их все-таки достаточно, чтобы отразить, эту, по существу очень трудную операцию.

Примечание. История знает три больших операции по заграждению входа на рейд: 1) заграждение Сант-Яго, 2) заграждение брандерами входа в Порт Артур и наконец 3) в последнюю войну операция по заграждению канала в Зеебрюгге и Остенде англичанами.

Операция в Сант-Яго не удалась, несмотря на то, что специально для этой цели оборудованный пароход *Мерримак* прошел в пролив под огнем укреплений благополучно, пришел на назначенное место и лишь неудачно отданные кормовые якоря и, повидимому, течение в проходе — способствовали тому, что корабль развернулся и лег вдоль прохода, фактически оставив его свободным.

Японские брандеры под Порт Артуром успеха не имели, ни одна из их трех атак не увенчалась успехом, хотя они подходили близко к проходу на внутренний рейд. Были отражены атаки сравнительно легко. Причина неудачи японских брандеров заключалась в том, что их операция не была должным образом подготовлена и организована, вследствие чего брандеры рассыпались в разные стороны и выбрасывались на берег раньше и не в том месте, где это было надо. Шли, как говорится на «ура», между тем обстановка была такова, что при тщательной организации и подготовке японцы могли бы иметь успех. В том нас убеждает третья заградительная операция—Зеебрюгге.

В противоположность предыдущим, операция Зеебрюгге была англичанами тщательно подготовлена, разработана во всех мелочах и замечательно точно выполнена. Она сопровождалась демонстрациями, причем был высажен при исключительных условиях десант на мол, батарея которого закрывала вход на рейд, было сделано все, чтобы отвлечь внимание противника и обеспечить прорыв крейсеров, специально оборудованных

для заграждения. Операция, в общем увенчалась успехом и три крейсера были затоплены в канале.

Заграждение в Зеебрюгге представляет собой операцию чрезвычайно интересную и во многих отношениях поучительную.

Отражение атак подводных лодок.

Что касается этого вопроса, то к нему должно быть пред'явлено самое категорическое требование: охраной входов должна быть совершенно исключена возможность проникновения на рейд подводных лодок противника. Для этого требуется тщательная охрана и хорошее наблюдение входов. Если по условиям местности, избранный рейд не позволяет осуществить такую охрану с имеемыми средствами, то надлежит либо вовсе отказаться от пользования этим рейдом, либо уже определенно расчитывать на неизбежные потери при возможной атаке. Меры охранения судов заключаются в устройстве бонового и сетевого заграждений, организации наблюдения, дежурства сторожевых судов или катеров. Если же лодка проникнет на рейд, то рекомендуется — всем катерам, буксирам, сторожевым судам, снабженным средствами против подводных лодок и без них, ходить на рейде между судами без всякого строя, в поисках лодки, с целью таранить, уничтожить ее и во всяком случае не дать ей возможности ориентироваться. К поискам лодки привлекаются также воздушные аппараты.

Но центр тяжести борьбы с лодками лежит, конечно, вне рейда; если они проникли на рейд, то тут уже поздно, атака имеет все шансы на успех.

Борьба с лодками должна быть вне рейда, преимущественно на подходах к нему; там следует сосредоточить все усилия, чтобы не пропустить лодку во первых, и не дать ей возможности атаковать входящие на рейд и уходящие суда.

Я уже говорил про оборудование сетями фарватеров и подходов к рейду. Помимо этого надлежит организовать службу сторожевых судов специально для наблюдения за подводными лодками и службу средств авиации для той же цели. Как та, так и другая должны вестись совместно. В своем месте нами будет исследован вопрос о поисках подводных лодок судами и средствами авиации, там мы подробно разберем его, пока же лишь укажем, что: 1) поиски подводных лодок производятся и с берега и судами выслушивающими аппаратами, определяющими присутствие и место нахождения лодки по шуму ею производимому. (Более подробно—в главе

«Дозорная служба») 2) сторожевые суда должны находиться по близости и в полной готовности с тем, чтобы иметь возможность тотчас выйти к месту обнаруженной лодки для ее уничтожения. Судов этих должно быть достаточно, чтобы захватить лодку в относительно большом районе, покрывающем ее возможное удаление с момента обнаружения ее. Чем тихоходнее сторожевые суда, тем их должно быть в дежурной группе больше, и наоборот. В дурную погоду, когда полеты невозможны, сторожевым судам приходится одним сторожить лодку. 3. Ночью — охрана осуществляется преимущественно сигнальными сетями, хотя полезно высылать периодически в крейсерство и сторожевые суда.

Когда лодка обнаружена в ближайшем к рейду районе, то всякий вход и выход судов, кроме назначенных для поисков ее,—прекращается впредь до того времени, когда лодка будет уничтожена, или же будет уверенность, что она ушла.

Отражение воздушной атаки.

Налет на базу флота или оборудованную якорную стоянку представляет при современном развитии авиации чрезвычайную опасность, как для судов флота, так и для базового оборудования. Опасность тем большая, что условия бомбометания по неподвижным целям, каковые представляют из себя суда, стоящие на якоре, дают большие шансы на успех, а обширные площади порта, складов и пр.—представляют достаточно большую цель для производства пожаров и разрушений.

Надлежит считаться с тем, что таковые налеты непременно будут иметь место в той обстановке, когда их трудно отразить и атаки будут производиться большими массами аппаратов.

Опасность от воздушных атак представляет в этих условиях опасность большую, нежели другие виды атак неприятеля (миноносцы, подводные лодки) в силу трудности отражения, и гораздо большого разрушения, коль скоро их атаки будут производиться массами.

Предвидение возможной воздушной атаки противника влечет за собой, во первых, — необходимость организованного отражения, а во вторых принятия ряда мер предосторожности, дабы избежать и быстро ликвидировать результаты атак.

Отражение воздушной атаки производится контр-атаками истребительных отрядов, специальной воздухобойной артиллерией и артиллерией судовой и береговой.

Истребительная авиация должна быть специально организована для отражения. Здесь приходится иметь дело с затруднением, которые встречают отражающие истребители,—

именно сравнительно медленное забирание ими высоты при очень быстром приближении противника к об'ектам атаки. Возможны случаи, когда истребители только будут подниматься, а противник уже сделает свое дело и будет уходить.

Кроме того, действия истребителей будут крайне стеснены, если воздухобойная артиллерия в то же время будет вести огонь по неприятельским аппаратам. Помимо того, что при этом попадания могут быть в своих же истребителей, действия последних не могут быть столь уверенными, как того требует их тактика.

Поэтому важно:

1. Разграничить район действия истребителей отражающих атаку от района действий артиллерии, чтобы не одновременно действовали те и другие, а отражали последовательно — сначала истребители, а потом артиллерия.

2. Организовать службу наблюдения воздушных аппаратов. Минимальная дальность от базы, за которую должно распространяться это наблюдение определяется возможностью истребителям подняться на необходимую высоту и занять позицию для отражения аппаратов противника.

3. Дислокация истребителей должна быть соображена таким образом, чтобы они успели атаковать противника раньше, нежели он приблизится настолько, что войдет в район действия воздухобойной артиллерии.

Эти требования могут встретить большие затруднения при осуществлении их на практике, в особенности служба наблюдения и своевременное сосредоточение истребителей для атаки.

Наблюдение, как сказано, должно быть организовано таким образом, чтобы дать время встретить нашим истребителям аппараты противника. Естественно, оно не должно ограничиваться только прибрежным районом воздуха, но наблюдательные посты должны быть вынесены в сторону сухого пути. Большую пользу при этом могут дать выслушивающие приборы, которые должны быть в организации употреблены.

Выгоднее истребители располагать по дислокации не в самой базе, а в некотором отдалении от нее, в направлении наиболее вероятного появления воздушного противника. Количество их должно быть достаточно, чтобы защитить несколько направлений одновременно, так как благодаря подвижности противнику весьма облегчается задача, коль скоро он направляется в атаку несколькими группами и может в последний момент переменить направление.

Должна быть организована самая быстрая связь для немедленного оповещения истребителей о приближающемся противнике.

Что касается до действия противоаэропланной артиллерии, то несмотря на то, что в настоящее время можно считать вполне намеченными методы стрельбы по аэроцелям, только на нее возлагать оборону не приходится, почему истребители должны быть непременно.

Для действия воздухобойной артиллерии должны быть поставлены вполне определенные задания и быть определен район, где они должны развить огонь максимальной успешности. Район этот, в общем, обнимает собой тот об'ем воздуха, где могут находиться аппараты за несколько минут до сбрасывания ими бомб. Количество орудий должно быть достаточно для этой цели и сколько их требуется в результате соответствующих теоретических расчетов, столько и должно быть поставлено для охраны данного пункта.

Вся служба воздухообороны должна быть сосредоточена в одних руках, возглавляющих организацию ее. Штаб воздухообороны должен входить в Штаб общей охраны рейдов и, связан с ней общей службой наблюдения.

Однако, каковы бы ни были меры для отражения воздушной атаки, последняя, при наличии неблагоприятных для отражения условий, имеет большие шансы на успех.

Таковыми условиями надлежит считать: облачность и дурную видимость, при которой аппараты могут летать, но заблаговременное обнаружение их затруднительно; воздушные атаки ночью, когда воздухобойная артиллерия затрудняется видеть цель, даже при пользовании осветительными снарядами и прожекторами (возможность надежно осветить всю сферу прожекторами—сомнительна, а лучем найти аппарат—крайне трудно), особенно невыгодны для отражающего сумерки, когда трудно отличить аппарат на уже потемневшем фоне неба, тогда как последний отчетливо видит предметы на воде.

Поэтому, приходится прибегать, помимо истребительного и артиллерийского отражения, еще к системе воздушных завес в том или ином виде. Конструкция завес еще достаточно не определилась, но нам кажется, что требования к технике должны быть определенны в этом отношении, иначе базы при некоторых условиях могут оказаться беззащитными.

Атаки представляют большие опасности, поэтому с тревогой должны быть всюду приняты меры предосторожности,

как на судах, так и на берегу, которые, в общих чертах, сводятся к следующему:

1. Все суда, которые в данный момент на то способны, должны сняться с якоря и быть в движении, что весьма уменьшает шансы на успех бомбометания. Должно заранее дать направления, дабы избежать скученности судов. Лучше всего выходить на внешний рейд или в море, если то позволяет обстановка.

2. Суда, стоящие группами или ошвартовившиеся, надлежит развести.

3. На всех судах пробить пожарную и водяную тревоги, лишних людей на верху не держать.

4. Суда с боевым запасом (транспорты) необходимо снабдить предохраняющими палубы сетками (эти суда должны стоять отдельно).

5. На фарватерах и в узкостях, где потопление корабля может заградить выход—судам не находиться.

6. На берегу — должны быть приняты противопожарные меры.

7. Ночью—должна быть полная темнота, никаких огней не должно быть видно, что помогло бы неприятелю ориентировку.

Кроме того, самые серьезные требования опасение воздушной атаки должно пред'явить к специальной защите складов, важных в военном отношении оборудований и пр. Вероятно в будущем все это придется погрузить в землю и закрыть бетоном.

Так, воздушные атаки английских аппаратов на базу германских подводных лодок в Брюгге—побудили немцев оборудовать специальные бетонные убежища для лодок, где они были недосягаемы для воздушных бомб. Лодки стояли в этих убежищах, как в норах.

Примечание 1. Остается под некоторым сомнением возможность применения дымовых завес от аппаратов, с целью затруднить им ориентировку атакующим аппаратам.

Примечание 2. Вопрос об отражении воздушных атак в настоящее время нельзя считать решенным: еще не изысканы средства, могущие гарантировать базы от успешного налета больших количеств аппаратов.

Появление крупных неприятельских сил перед рейдом.

Для этого должны быть приняты меры: 1) По обеспечению флоту в возможно скорое время выйти на рейд. 2) По прикрытию этого выхода огнем артиллерии приморского фронта.

Строго надлежит обдумать порядок выхода. В первую очередь должны выходить наиболее сильные суда (а не наоборот), для того, чтобы с самого же начала дать соответствующую поддержку береговым батареям. Прочие—по готовности.

Если предполагается дать совместный бой с береговыми укреплениями, то надлежит для этого иметь заранее разработанный план. Порядок выхода судов, порядок вступления их в бой, маневрирование на маневренном районе—все это планом должно быть предусмотрено, и точно разграничены задачи между флотом и береговой обороной.

Центральный здесь вопрос—это готовность флота к выходу.

Готовность судам во время войны назначается всегда определенным сроком, что необходимо для того, чтобы было возможно учитывать, через сколько времени какая часть может выйти в море. Это надо для расчетов и соображений о возможных операциях.

Готовность назначается, принимая во внимание следующее: 1) Необходимость дать отдых личному составу, соблюдать экономию материалов и топлива и беречь механизмы. 2) Сообразоваться с обстоятельствами обстановки момента, сокращая готовность в периоды ожидания боевых действий и вероятных выступлений неприятеля. 3) Надо считаться с промежутком времени, проходящим с момента обнаружения движения неприятеля организованным наблюдением (дозором в море, разведкой, службой авиации)—до развертывания флота для боя.

Примечание. При организации дозорной службы, надлежит всегда иметь в виду трудность положения флота, внезапно застигнутого на рейде неприятелем.

Диспозиция флота на якоре.

Все вышеуказанные соображения пред'являют ряд требований к диспозиции флота, стоящего на якоре.

При составлении диспозиции следует принять во внимание следующее: 1) Не дробить судов той же части, назначая им стоянку в разных местах. Желательно, чтобы суда имели возможность наблюдать сигналы своих флагманов, а последние—старшего флагмана. 2) Не затруднять движения судов к выходам и входу. Необходимо, чтобы каждый корабль имел воз-

можность свободно сниться и развернуться, не мешая другим. 3) Расположение судов относительно близости к выходу должно быть сообразовано с назначенным порядком для экстренных и совместных выходов флота. 4) Не следует без особой нужды малые суда (миноносцы и другие), не несущие в данный момент какой-либо специальной службы по рейду, держать на якоре, если есть возможность швартовиться у берега. Вообще, якорная стоянка должна быть отдыхом и для механизмов, и для личного состава; и постольку, поскольку это позволяют условия охраны эскадры, такую тенденцию желательно соблюсти. 5) Надлежит не ставить судов на входах, выходах, или в проходах на рейде, дабы затопление судна не могло нарушить свободы передвижения. 6) Транспорты, груженные горючим и взрывчатым материалом, надлежит ставить отдельно, чтобы пожар и взрыв на них не повредил бы прочие суда. 7) Вообще надлежит избегать кучных постановок, что весьма облегчает задачу атакующим воздушным аппаратам противника. 8) Все наиболее ценные суда, в предвидении минных атак, надлежит, по возможности, держать в глубине бухты или рейда.

Таковы условия при стоянке флота на защищенных и оборудованных рейдах. Что же касается стоянки его на рейдах незащищенных и необорудованных, то при организации ее надо возможно ближе подойти к тем же условиям, причем охрана флота несется преимущественно его собственными средствами.

При стоянке флота на якоре (или на месте) в открытом море охранение его происходит тем же порядком, как и на походе, но положение флота надлежит считать весьма опасным, так как он, будучи неподвижным, представляет очень удобный об'ект для нападения на него неприятельских подводных лодок и миноносцев.

Рейдовая служба. Службу охраны надлежит отличать от так называемой рейдовой службы, которая заключается в обслуживании повседневных потребностей флота и установлении порядка жизни на рейде. Исполняется она указаниями и распоряжениями старшего на рейде начальника. В частности, на рейдовую службу возлагается: обслуживание флота иловучими средствами, ближняя охрана судов, меры на случай пожара, помощи на берегу и т. п.

Общее заключение об организации охраны флота, стоящего на якоре.

Как мы видели из вышеизложенного, организация охраны флота во время стоянки его на якоре, и в особенности охрана баз флота — представляют из себя чрезвычайно громоздкую организацию по количеству боевых действий, которым должна охрана противустоять. Это вызывает следующие требования к ней:

1. Организация охраны должна быть продумана, решена и оборудована задолго до начала военных действий. Флот во время войны должен думать более об операциях в открытом море против флота и берегов неприятеля, а не приковываться для защиты своих баз и якорных стоянок; его действия будут весьма необеспечены, коль скоро его базы не находится в полной безопасности.

2. Организация должна быть централизована к одному центру руководящему всей охраной, в ее целом. В особенности вредно сказывается при этом, когда ведение охраной распределяется между двумя ведомствами, несвязанными между собой непосредственно общим командованием на месте. Из обзора организации охраны мы видим, что поздно решать вопрос об управлении ею тогда, когда военные действия начались, все оборудование и подготовка должны производиться по одному общему плану, а потому руководиться с самого начала одним командованием.

3. Организация охраны весьма зависит от местных условий, от общей обстановки на данном районе театра и в каждом отдельном случае требует специального решения.

ОТДЕЛ ВТОРОЙ.

Дозорная служба.

Задачи дозора. Расчет дозора. Дозорная линия. Наблюдательная служба дозора. Служба поддержки. Общая организация дозора. Дозор авиации. Судовой дозор. Дозор подводных лодок. Оборудование района дозора. Борьба дозора с подводными лодками. Дозор Гельголандской бухты в начале мировой войны.

Задачи дозорной службы. Дозорная служба имеет своим назначением наблюдение и охрану района моря, полное владение которым необходимо флоту по ходу его операций.

Широкое применение в современной морской войне мин заграждения, подводных лодок, вероятность внезапного нападения противника морскими и воздушными силами обязывают принять ряд мер для своевременного предупреждения своего флота о подходе неприятеля и для обеспечения ему возможности приготовиться к бою. Если ограничиться только охранением мест якорной стоянки, то противник может заградить минами пути и фарватеры, тесно заблокировать флот в его базе, совершенно лишить возможности пользоваться морскими путями сообщения, прекратив плавание коммерческих судов и транспортов, и наконец, ему при этих условиях доступно атаковать наши базы и флот раньше, чем последний успеет выйти в море и развернуться для боя. Да и самый бой может быть поставлен в условия, чрезвычайно неблагоприятные для застигнутого врасплох флота.

Возможность использовать свой флот в открытом море и ряд специальных операций флота в значительной степени обеспечиваются наличием организованной дозорной службы.

Действительно — вопрос, например, о перевозке войск и грузов между Англией и Францией целиком зависел от того, поскольку надежна была организована дозорная служба в Канале — охраняющая суда от попыток неприятеля прервать сообщение. Нам несколько раз придется говорить об охранении дозором Гельголандской бухты; там он фактически определял границу того участка моря, которым обладали

немцы. Равным образом, дозорная служба велась и на наших театрах, причем в зависимости от ее успешности ставились операции по охране нашего побережья и входов в Финский и Рижский заливы.

Пространства океанов огромны, здесь нельзя даже наметить таких линий разграничения, как это имеет место на сухом пути в виде фронта. Однако, развитие и прогресс средств, коими обладает флот, уже дают возможность наметить границы, за которыми господство одного флота на море доминирует. Это далеко не фронты, они никогда не могут быть так совершенно оборудованными, чтобы в любой точке противустоять наступлению больших сил неприятеля, но они являются границами, за которыми, как сказано, один флот преобладает, и главное, за которыми — своему флоту обеспечена возможность относительно безопасного пользования морскими сообщениями.

Пока можно говорить о дозорах в узких частях моря, в бухтах, и в районах непосредственно прилегающих к базам, но есть данные думать, что с дальнейшим прогрессом средств флота явится возможность дальше и шире распространять пределы этого охранения.

Значение дозора вытекает из тех задач, кои на него ложатся, задачи эти следующие:

1) Обнаружить неприятеля в районе, охраняемом дозором.

2) Предупредить свои главные силы о появлении противника.

3) Ликвидировать своими средствами и средствами поддержки частные попытки неприятеля проникнуть за границу дозора, вызвав, в случае надобности, подкрепление от главных сил флота.

4) Обеспечить свободное и безопасное плавание внутри охраняемого района.

Общий характер дозорной службы целиком вытекает из тех условий, которые создаются, как следствие обстановки в районе дозора. Дозор может быть далеко от дозоров неприятеля, который будет подходить к охраняемому району в порядке специальной операции (если можно так выразиться — пассивный дозор); но обстановка может быть совершенно иной, коль скоро он несется вблизи баз неприятеля, или же линия дозора последнего соприкасается с нашей дозорной линией, и между ними имеют место постоянные боевые действия (активный дозор).

Очевидно, что условия несения дозорной службы могут быть крайне разнообразны, чему, в каждом отдельном случае, должна отвечать и соответственная организация ее. Дозор Канала (Гарвичский патруль), дозор Отрантского пролива (Отрантский патруль), охрана Гельголандской бухты, охрана Кильской бухты, дозорная служба в Ирбенском проливе, дозор при входе в Финский залив и др.—вот операции, в которых проходили месяцы и годы войны на море, поглощая значительные средства и требуя от флота соответственной службы. Условия в каждом случае были своеобразны и организация различна.

Район дозора имеет условную границу, которую мы называем линией дозора.

Линия дозора назначается сообразно особенностям театра, обстановке и в соответствии с теми задачами, которые на дозор возлагаются; общие требования к ней таковы:

1) Линия дозора по своему протяжению должна соответствовать тем средствам, кои требуются для ее обслуживания.

2) Удаление линии от места сосредоточения флота должно быть достаточно, чтобы флот, получивший от дозора сведения о приближающемся противнике, имел бы время для приведения его в полную готовность и выполнения развертывания.

Первое требование очевидно само по себе; что касается второго, то этот вопрос крайне важен и требует точного решения в каждом отдельном случае.

Тех средств, которые постоянно находятся в дозоре (сменяясь периодически по мере израсходования своего района действий), должно быть достаточно, чтобы обнаружить неприятеля и отразить попытки отдельных его судов проникнуть за линию дозора. Коль скоро силы противника превосходят сопротивляемость линии дозора, то необходима поддержка его резервом дозора (или специальными отрядами, назначенными для этой цели). И, наконец, если противник предполагает большими силами, или всем флотом, прорвать линию дозора с тем, чтобы выполнить здесь те или другие операции, то необходимо сосредоточение части или всех главных сил флота, в зависимости от значения района дозора, об'екта им охраняемого, а равно и плана боя. Возможность своевременной поддержки и сосредоточения сил для этого определяется с одной стороны сопротивляемостью средств дозора, а с другой—удалением дозорной линии от базы.

Промежуток времени, за который необходимо знать о появлении неприятеля, должно исчислить в каждом отдельном

случае: он должен быть достаточен, чтобы флот успел поднять пары, сняться с якоря, сделать переход до района, назначенного для развертывания и произвести таковое. Из этих слагаемых особенно отметим два—приведение в боевую готовность и переход до района развертывания.

Как мы выше говорили, рассматривая стоянку флота на якоре, вопрос о готовности судов к походу является чрезвычайно существенным. Флот нельзя постоянно держать в полной готовности, это вызвало бы большую трепку механизмов, громадные расходы топлива и фактически лишило бы возможности производить какие-либо работы, связанные с ремонтом и переборкой машин, что ведет, в конечном счете, к понижению боеспособности судов.

Для расчета времени готовности — надо учесть продолжительность разводки паров, прогревания механизмов, на то и другое в общем случае (при периодически прогреваемых тюрбинах) требует около 2-х часов. Конечно, в отдельных случаях эта норма может быть сокращена, но учитывая возможные другие задержки — надо считать — два часа нормальным.

Съемка с якоря, самый выход—зависят от местных условий и могут быть учтены так же точно (иногда это может составить очень длинный промежуток времени; напр. на таких рейдах и гаванях, откуда приходится выходить с буксирами, в устьях рек, если выход ставится в зависимость от глубины на баре и пр.).

Если развертывание предполагается в районе, специально оборудованном (на позиции), то при расчете удаления дозора необходимо учесть переход флота до этой позиции, и развертывание на ней, причем должно обезпечить себя от возможности прохода противником этого района раньше сосредоточения нашего флота.

Те же самые требования имеют место при блокадном дозоре, когда флот блокирует неприятеля; тут по местным условиям определяется район, где неприятель должен быть встречен блокирующим флотом, соответственно чему и производится расчет дозора.

Получив в результате, как задание дозору, промежуток времени, потребный для сосредоточения флота, мы получаем основное данное для назначения линии дозора. Очевидно, что в отдельных случаях удаление последней от базы главных сил и от района, назначенного для развертывания — может быть значительно.

Как возможно сократить это удаление, оставляя задачу дозора той же? Готовность флота — ускорять нежелательно, а в иных случаях невозможно; развертывание имеет свою норму по времени в зависимости от плана, — остается лишь время перехода флота от места сосредоточения к району сосредоточения (в частном случае — до позиции).

Здесь имеет главное значение — удаление маневренной базы от района развертывания. Если флоту предстоит длительный переход, занимающий большой промежуток времени, то это сейчас же отражается на удалении дозорной линии. Необходимо стремиться к тому, чтобы сократить его, соответственно назначая места для базы (маневренной) флота.

В качестве примера, можно привести то положение, которое имело место во время мировой войны у нас, в Рижском заливе.

Районом для развертывания флота являлась так наз. Ирбенская позиция: флот базировался в Куйвасто (в южной части Моонзунда) удаление от позиции 60 миль. Для сосредоточения наших морских сил на позиции в общем случае было необходимо около 6 — 7 часов (приведение судов в готовность к походу, под'ем паров, с'емка с якоря — около 2 час., переход 15-ти узловым ходом — около 4 час. развертывание, уменьшение ходов и пр. — около $^1/_2$ час.). Считая ход неприятеля тоже около 15 узлов, линия дозора должна была быть отнесена на 100 приб. миль за позицию, т. е. почти достигать Либавы, где могли быть сосредоточены силы германского флота. Средств и возможности вести такой дозор не было, а потому никогда не было и уверенности, что наш флот подойдет к позиции раньше, нежели неприятель, что могло совершенно провалить всю операцию обороны входа в Рижский залив, построенную на идее защиты ее флотом. Приходилось часто суда держать в полной готовности под парами, что очень утомляло личный состав, вредно отзывалось на механизмах и все-таки не решало вопроса о своевременном сосредоточении.

Черноморскому флоту неоднократно ставилось задачей — блокировать Босфор, откуда германские крейсеры *Гебен* и *Бреслау* выходили для операций в Черном море; это требовалось для обеспечения наших перевозок войск на Кавказское побережье.

Эта задача была, при условии базирования нашего флота на Севастополь — неразрешима, ибо для сосредоточения флота ко входу в Босфор, требовалось около суток, про-

тивник же располагал возможностью выйти каждый момент и прорвать линию дозора у Босфора. Держать же флот хотя бы на две смены непрерывно у пролива не представлялось возможным, ибо двое суток уходили на переход отряда из базы и обратно, оставалось незначительное время для несения собственно дозора. Путем простейших подсчетов можно убедиться, что помянутая задача, в силу большого удаления базы от Босфора, — для Черноморского флота — была неразрешима. (Поэтому, при задании Черноморскому флоту блокировать Босфор — надо было прежде озаботиться маневренною базой для флота вблизи него).

Союзникам для блокады Адриатического моря пришлось совершенно заново в Отранто оборудовать порт и базу для стоянки блокирующего флота.

Таким образом, удаление маневренной базы флота от района развертывания—является вопросом коренным, в иных случаях решающим самую возможность нести дозорную службу. Это надо предусмотреть заранее соответствующим оборудованием баз, иначе во время войны придется заново предпринимать оборудование, либо вовсе отказаться от дозора в данном районе. (В Рижском заливе—необходимо было перенести базу флота в Аренсбург, что и предполагалось сделать, несмотря на крайне неблагоприятные гидрографические условия этого рейда).

Дозор, как сказано, должен иметь известную собственную сопротивляемость, чтобы быть способным своими средствами ликвидировать частные попытки неприятеля проникнуть за линию дозора, отразить их. Задача его разделяется на две: наблюдательную службу дозора, и на службу его поддержки.

Главнейшие требования к первой — надежность и непрерывность наблюдения. Дозор должен быть так организован, чтобы всегда была полная уверенность, что он обнаружит неприятеля. Следовательно, ни дурная видимость, ни ночь не должны являться условиями, при которых противник может пройти незамеченным. Если, в силу тех или других причин, не является возможным на известный промежуток времени установить надежного и непрерывного дозора, то это непременно должно учитываться командованием флотом в том смысле, что суда уже не гарантированы в своевременном предупреждении о появлении неприятеля, следовательно должны быть в полной готовности, а в иных случаях выходить в море для развертывания на случай внезапного появления противника. В общем случае от дозора надлежит требовать непре-

рывной службы всегда (исключая может быть шторма, когда мало вероятно появление противника, и тех моментов, когда заведомо известно, что противник выйти в море не может).

Поддержка дозора в составе специальных сил, для этой цели назначаемых, должна имет возможность в кратчайшее время придти на помощь судам дозора в линии, в любом пункте последней. Это предопределяет необходимость поддержке постоянно находиться непосредственно вблизи дозорной линии; но нельзя требовать, чтобы она всегда находилась в море, она может быть обычно в базе, но в полной готовности. Лишь при отсутствии вблизи района оборудованного места якорной стоянки—поддержка обречена на крейсерство, подвергаясь при этом всем опасностям от атак неприятельских подводных лодок, расходуя запасы и вымотывая свои механизмы. Отсюда требование—вблизи линии дозора — иметь оборудованную якорную стоянку для поддержки. В равной мере непосредственно вблизи расположенная база нужна для смены дозорных судов, и воздушных аппаратов, несущих службу наблюдения.

Задача поддержки—противостоять отдельным попыткам неприятеля прорывать линию дозора—нами формулирована весьма широко; конечно, при назначении тех или других сил приходится принять во внимание все условия обстановки на данном театре. В одних случаях мы можем и должны назначать сильную поддержку, в других—в этом нет надобности или мы не в состоянии уделить для этого достаточно сил. Все это, повторяю, приходится решать на месте.

Чем ближе дозорная линия к району развертывания флота и чем длительнее последнее, тем в большей степени от дозора требуется задержать противника, обеспечив этим время для развертывания, и тем сильнее должны быть дозор и его поддержка.

От дозора может потребоваться начать бой с главными силами противника до подхода нашего флота, на него может быть возложено нанесение противнику первых ударов с целью его ослабления перед генеральным боем (об этой задаче дозора будем говорить при рассмотрении позиционного боя).

Все эти, и другие, вытекающие из обстановки, соображения, влияют на решение вопроса о назначении сил для поддержки дозора, причем поддержка эта в известной степени может быть оказана и береговыми батареями, коль скоро линия дозора расположена в районе их действия (напр. Церельская батарея представляла очень мощную поддержку). Батареи могут сослужить при этом большую службу и явля-

ются весьма выгодным фактором при организации дозора, так как они готовы каждый момент к действию. Однако, затруднительность ведения батареей огня в условиях дурной видимости несколько сужает ее значение.

Организиция дозора. Дозорная служба ведется средствами авиации, судов и организованным береговым наблюдением.

Организация дозора должна предусматривать быструю и надежную связь между дозором, поддержкой и командованием, должна быть также полная связь между отдельными судами дозора.

Дозор без связи, или с медленной, дурно организованной связью, не способен выполнить своего назначения.

Организуя дозор, надлежит иметь в виду, что задачи дозорного характера могут получить другое содержание, в иных случаях выливаясь в разведку. Неприятель, раз только он обнаружен дозором, должен оставаться под его наблюдением и за линией дозора.

Дозор непременно выполняет функции тактической разведки, коль скоро противник прорывается и главные силы, предполагают вступить с ним в бой.

Отсюда следует, что, организуя дозорную службу, надлежит сообразоваться с планами командования на случай тех или иных действий неприятеля.

Несмотря на то, что дозор выполняется различными средствами: авиацией, судами и подводными лодками, силы входящие в состав дозора, должны составлять одно органически целое соединение, руководимое одним непосредственным командованием, направляющим всю его службу. Недопустимо положение, когда имеется несколько начальников дозора — один воздушный, другой надводный, подводный и пр.

Начальник дозора (всегда одно лицо) ответственный за службу дозора непосредственно, в то же время отвечает за безопасность плавания судов в охраняемом районе. Ему подчиняются в отношении общего руководства все суда и отряды, несущие службу по обеспечению безопасности мореплавания в данном районе.

Ниже мы рассмотрим отдельно дозор судовой и авиации, непременно при этом подразумевая общность и единство всей операции, ими выполняемой.

Дозор авиации. Средства авиации обладают чрезвычайно ценными для дозорной службы качествами: большим горизонтом видимости в ясную погоду и быстротой передвижения, что позволяет относительно небольшим числом

аппаратов исследовать, наблюдать в кратчайшее время значительные пространства моря.

При исчислении воздушного дозора надлежит исходить из следующих данных, полученных опытным путем: аппарат способен увидеть дым с расстояния около 30 миль, может различить силуэт—с 13 миль, для определения типа корабля ему надо сблизиться до 10 миль (в этом случае низовые средства наблюдения обладают бо́льшими возможностями, так как они видят силуэт, аппарат же наблюдает цель под известным углом сверху, профили же кораблей более типичны для их распознавания). Подводную лодку аппарат может видеть, когда она идет на некоторой глубине, находясь над ней непосредственно, причем нормы здесь пока не представляется возможным установить, ввиду зависимости ее от ряда условий (глубина лодки, прозрачность воды, волна, освещение). Аппарат—может видеть неприятельские аэропланы в общем с небольшого расстояния (к сожалению точных норм в этом отношении нет, но приходится указать, что это расстояние невелико, вряд ли превышает 4-5 миль даже в ясную погоду, значительно меньше—при ухудшенной видимости).

Для расчета, как правило, следует принять положение: район, порученный аппарату, должен быть такой величины, чтобы пролетев его в один конец и вернувшись обратно, он имел бы полную уверенность, что никто не мог пройти незамеченным через район за время его отсутствия ни в первоначальной, ни в конечной точке последнего.

Район, поручаемый аппарату (или паре, летящей соединенно) зависит: 1) от условий видимости, так как этим определяется основное данное — кругозор аппарата, 2) от того, какая именно задача дана аппарату, наблюдать ли только суда, а воздушные силы и подводные лодки постольку, поскольку он их увидит, не кладя этого наблюдения в основание расчета,—или же наблюдать тех и других непременно, и 3) от района действий аппарата и его скорости.

Второе условие требует вполне точного задания, так как две совершенно разные вещи: наблюдать ли тихоходные суда, видимые на большом расстоянии, или воздушные аппараты, пролетающие с той же скоростью, что и дозорный аппарат и, к тому же, видимые с меньших расстояний. В первом случае один аппарат может покрыть наблюдением большой район в полной уверенности, что если он удалится на значительное расстояние, то корабль не скроется из виду

ко времени его возвращения обратно [1]); в другом — когда воздушный противник обладает той же скоростью, ему можно поручить самый ограниченный район, едва превосходящий то расстояние, на котором он может видеть неприятельский аппарат, стремясь этим достичь надежности дозора. В последнем случае требуется как бы завеса и притом о ень плотная, для надежного наблюдения.

Решение, повторяю, диктуется всей совокупностью обстоятельств, составляющих обстановку в данный момент. Наиболее общей задачей для дозора является наблюдение судов неприятеля, что и следует брать за основание для расчета, ибо: 1) организовать дозорную службу для безусловно надежного и непрерывного наблюдения за воздушными аппаратами на линии дозора чрезвычайно затруднительно, так как для этого требуется в общем случае громадное количество аппаратов, причем нельзя ограничиться только морской линией дозора, а необходимо продлить ее далеко на берег, связав с сухопутной авиацией; обычно будет целесообразнее противовоздушную охрану приблизить ближе к базе и к охраняемым пунктам, организовав там завесу специальных наблюдательных постов и аэробатарей, 2) наблюдение с воздуха за подводными лодками вообще говоря ненадежно, для поисков лодок надлежит употреблять иные средства, среди которых воздушные аппараты играют лишь подсобную роль.

Для непрерывности дозора, требуется организовать смены аппаратов. Расчет смен находится в прямой зависимости от района действий и отстояния линии дозора от ближайшей авиобазы. Нельзя задавать аппарату дозорную службу, учитывая весь его район действия полностью: необходимо принимать во внимание, что аппарат, обнаруживший неприятеля, не должен оставаться к этому пассивным—он обязан выяснить состав судов противника, их тип, и не оставлять наблюдения за ним до тех пор, пока не будет поддержан и сменен другим аппаратом; кроме того, надо оставить известный запас на всевозможные препятствия при полете (ветер), которые надлежат аппарату преодолеть. Практически, час — полтора надо на это положить, да плюс еще полет от базы и обратно. В остатке получим то время, которое надлежит учесть при расчете воздушного дозора.

---

[1]) Это можно без труда подсчитать при конкретных заданиях: если скажем, дальность видимости с аппарата сегодня 20 миль, ход неприятеля 20 узл. аппарата 100 узл., то получим 50—60 миль, которые можно поручить дозору одного аппарата, при чем можно быть уверенным, что он не пропустит неприятельского судна.

Очевидно, что аппараты с небольшим районом действий мало удовлетворяют требованиям дозорной службы; для этой цели более пригодны аппараты с бо́льшим районом. Кроме того, надо заметить, что чем меньше район действий, тем ближе должна быть авиобаза воздушного дозора.

Тип дозорного аппарата—выясняется из тех задач, которые на него условиями несения дозорной службы возлагаются: он должен, как сказано, иметь значительный район действий, обладать хорошими маневренными качествами, чтобы маневрировать в воздушном бою с истребителями, иметь хорошее вооружение и некоторое количество бомб для поражения малых вспомогательных дозорных судов противника, и наконец, обладать хорошей мореходностью, чтобы нести службу в свежий ветер и дурную погоду. Для ночных полетов дозорные аппараты должны иметь осветительные бомбы.

Аппарат в дозоре должен иметь надежную и быструю связь как с командованием дозора, так и с другими аппаратами и судами, несущими с ним одновременно дозорную службу.

Воздушная поддержка дозора имеет своим назначением оказать помощь атакованному судну или аппарату дозора, на нее возлагается поддержать и продолжить те действия дозорного аппарата, кои ему непосильны. Например, если дозорный аппарат обнаружит значительные неприятельские силы, но сам не может произвести разведки их, или же выяснятся какие-либо иные обстоятельства, требующие более полного обследования. Само собой разумеется, авиобаза воздушной поддержки должна находиться непосредственно вблизи линии дозора.

На воздушную поддержку возлагаются и иные задачи, так как она является тем отрядом, который обслуживает охраняемый район во всех отношениях, где потребно усиление воздушных сил (борьба с подводными лодками, производство разведки и пр.).

Однако, не всегда служба авиации может быть использована: несмотря на большие успехи авиотехники служба аппаратов затруднена в свежую погоду, при сильном ветре (6 и выше баллов), в дождь, дурную видимость, а в туман они летать не могут; в темное время ночи наблюдение с аппаратов может дать лишь случайные результаты. Световые завесы с аппаратов прожекторами мало действительны и трудно осуществимы, освещение осветительными снарядами может быть полезным в отдельных случаях, но не как система для постоянного наблюдения.

Между тем, непрерывность дозора, является одним из главнейших к нему требований. Дозор должен продолжаться втечение всего времени, когда возможно появление неприятеля.

Судовой дозор. Следовательно, в то время, когда средства авиации бессильны, надлежит вести дозорную службу судовым составом.

Принципы для организации судового дозора те же, что и для авиации; метод расчета числа судов в дозоре и районов каждому дозорному судну поручаемых — аналогичен, но надлежит учитывать следующие особые обстоятельства:

1) Вследствие меньшого горизонта видимости, меньших ходов, число судов в дозоре обычно требуется большее, нежели аппаратов.

2) Требуется точно согласовывать курсы дозорных судов ночью и в тумане, во избежание недоразумений с опознанием и столкновений.

3) Дозорные суда подвергаются во время крейсерства опасности от неприятельских подводных лодок и мин заграждения.

4) Атака лодок имеет тем большие шансы на успех, если дозорные суда будут оставаться неподвижными в море, или ходить малыми ходами и прямыми курсами.

5) Ввиду трудности поддержки дозора ночью и в тумане, дозорным судам необходимо в этих условиях ходить группами достаточной сопротивляемости каждая.

Для несения дозорной службы назначаются сторожевые суда, и лишь в исключительных случаях миноносцы.

Примечание: Приходится предостеречь от выматывания миноносцев в дозорах, их нежные механизмы весьма страдают от изнурительной службы дозора; миноносцы надо беречь для активных операций, где участие миноносцев более продуктивно.

Поддержка дозора состоит, кроме поддержки воздушной, о которой мы сказали выше, также из отряда судов для этой цели. Сила отряда зависит от обстановки; это должно быть соединение, располагающее достаточной самостоятельностью для решения тех задач, кои на него возлагаются, а именно: ликвидация частичных попыток неприятеля проникнуть за линию дозора, обеспечение развертывания своих главных сил, коль скоро таковое по плану предположено в районе охраняемом дозором, или отдельная боевая задача в плане боя.

Поддержка, в общем случае, состоит из крейсеров и миноносцев, к ней могут быть привлекаемы и линейные крейсера.

Дозор подводных лодок.

Участие подводных лодок в таком ближнем дозоре обусловливается обстановкой и задачами дозора.

Лодки, в еще большей степени нежели миноносцы, предназначаются для активных операций в открытом море или у берегов неприятеля, почему не следует привязывать их к ближнему дозору для несения повседневной службы, без особой к тому необходимости.

Однако, в тех случаях, когда *ожидается* появление значительных сил противника в районе дозора, или в тот или другой промежуток времени его появление почему либо особенно опасно, полезно привлекать для несения дозора и лодки, главное назначение которых в этом случае атаковать противника подходящего к дозорной линии.

Есть два метода использования подлодок в ближнем дозоре: один:—получив сведения о неприятеле выслать лодки для атаки, не связывая каждую лодку требованием занять определенную позицию и на ней дожидаться противника; другой—когда о противнике никаких сведений нет, по условиям обстановки можно не успеть их выслать для атаки из маневренной базы. В этом случае приходится организовывать постоянный ближний дозор подводных лодок.

Для ближнего дозора подводных лодок, должен быть назначен особый район, значительно выдвинутый вперед от линии судового дозора, дабы не было встреч с дозорными судами и осложнений на почве нераспознания друг друга.

Кроме того, надлежит иметь в виду следующие требования:

1) Нельзя назначать несколько лодок в тот же район, не разграничив его между ними таким образом, чтобы каждой лодке поручалось для охраны одно определенное направление. Вызывается это двумя причинами: во-первых—маневрирование лодки может проходить уверенно лишь тогда, когда она знает, что не может столкнуться со своей же лодкой, а во-вторых—вероятно присутствие и неприятельской лодки в том же районе, а отличить свою от нее не всегда возможно. Надо создать для лодки полную уверенность, что всякая другая лодка, встреченная ею в ее районе — неприятельская, чтобы она могла, не задумываясь, ее атаковать. Этот вопрос чрезвычайно существенный для подводных лодок—им не приходится терять времени на опознание друг-друга. Ведь

пока она начнет делать опознательные — неприятель успеет пустить в нее мину.

2) Эти же соображения ставят особо строгие требования для согласования курсов лодок, одновременно находящихся в море, как при несении дозорной службы, так и при смене.

3) Лодка должна иметь возможность придти на позицию и уйти с нее, не входя в район других лодок, дабы не вводить их в заблуждение и не подвергнуться атаке, будучи принятой за неприятеля.

Примечание: Столь строгое требование приходится ставить в виду того, что вопрос об опознании лодок при встрече их между собой надо считать совершенно, открытым, и даже подводная сигнализация его не разрешает. Лишь лодка, идущая в надводном положении, может быть опознана, а это далеко не всегда возможно при дозорной службе в районе вероятного нахождения лодок неприятеля.

4) Лодки для несения постоянной дозорной службы должны быть разбиты на смены. В общем случае—надо считать, что не более $^1/_3$ лодок, назначенных для дозора, возможно повседневно держать в море. Однако, вероятна обстановка, когда может понадобиться привлечь все наличные лодки для дозорной службы в периоды ожидания наступления больших сил противника, или когда таковое уже обнаружено.

Вследствие этого приходится иметь несколько вариантов расписаний дозорной службы подводных лодок:

а) обычные дозоры,

б) частичное их усиление

в) вызов всех наличных лодок на позицию.

Эти различные варианты должно предусмотреть при выборе позиции и назначении лодок. Надо чтобы,

а) было бы возможно в каждый момент усилить дозор, не предупреждая о том лодки, уже находящиеся на позициях, притом, чтобы между ними при этом не произошло случайных встреч, и

б) тщательно определить время, место и порядок смен.

Из первого следует, что надлежит разработать и распределить схему на полное число лодок, указав курс коим надлежит пользоваться при выходе всех лодок, повседневный же дозор должен занимать позиции, которые, прикрывая все на-

правления, ведущие в охраняемый район, в то же время не закрывают путей на позиции.

Примечание: Правильное, тщательно ведущееся расписание дозора подводных лодок составляет непременное условие для продуктивного использования лодок в целях ближней дозорной службы. Расписание ведется изо дня в день, считаясь с ежедневным наличием исправных лодок.

5) При выборе мест для позиции надо соблюдать требования, обеспечивающие удобство и безопасность плавания и маневрирования лодки, а именно:

а) чтобы была достаточна глубина — не меньше десяти сажень,

б) чтобы незатруднительно было бы определять свое место по глубинам или по береговым предметам.

В связи с назначением позиций подводных лодок, решается вопрос об их базах.

Нам случалось уже отмечать характерную особенность подводной лодки—необходимость сильно развитых баз.

Лодки имеют большой район действий, они долго могут держаться в море, но по приходе на якорь для нее нужны прежде всего средства для ремонта (каковых она почти не имеет), пополнение запасов, отдых людям и т. п. Все это вызывает необходимость организованного базирования. Лодка, будучи относительно тихоходной, тратит много времени на переход до позиции, если база далеко. Кроме того на войне особенно важно иметь возможность быстро высылать лодку в то или другое место, где окажется неприятель, могущий представить об'ект для ее атаки. Сплошь и рядом времени для этого остается немного, почему важно лодки иметь по близости.

Я говорил выше о ближнем дозоре лодок, разсуждая до некоторой степени теоретически. Практически же предоставляется гораздо более целесообразным использовать лодку не в пассивном крейсерстве на дозорной позиции, а для более активных целей—посылки их на отдельные операции в море. Действуя там, они в значительной степени защищают те же направления, что и в дозоре. Ограниченность количества подводных лодок может не дать возможности достаточно широко развить активные операции в море, и в то же время полностью нести дозорную службу. Это еще в большей степени обязывает держать лодки (по крайней мере отдыхающие смены их) непосредственно вблизи мест дозора и предполагаемых операций.

Так как обыкновенно дозор лодок выносится как можно дальше в море, то места стоянки его также расположены на крайних районах театра, и лодки, базируясь там, высылаются соответственно на операции и в дозор,

Указанные обстоятельства определяют для лодок необходимость оборудования *плавучих* баз, которые, будучи подвижными, давали бы возможность переносить места базирования в тот или другой пункт, сообразно обстановке.

Что касается *связи* подводных лодок в дозоре с прочими судами дозора и береговыми постами, то таковую, вообще говоря, нельзя считать технически надежной (ибо пользование радиотелеграфом — вне видимости неприятеля) до тех пор, пока подводная сигнализация не будет надлежащим образом усовершенствована, до этого времени, вопрос о связи надо считать почти открытым.

Упомянутое отсутствие связи, трудность непосредственно совместных действий, равно как и небезопасность несения дозорной службы надводных и подводных судов в том же тесном районе, заставляют, как общее правило, район дозора подводных лодок назначать отдельно же линии дозорных судов и авиации.

Для последних расположение и удаление этой линии, как мы видели, определяется соображениями о своевременном предупреждении своего флота о появлении неприятеля. Подводные лодки затруднены возможностью быстро донести, и это, им задачей так строго и не ставится.

Оборудование района дозора.

Мы уже имели случай, в начале настоящего отдела, указать, что район, где по плану кампании предположено нести дозор, должен быть заблаговременно оборудован, и в частности подготовлена маневренная база для судового и воздушного дозора.

Мы видели, какое напряжение от судовых и воздушных средств дозора надо потребовать, чтобы организовать действительно надежное наблюдение на дозорной линии. Для дозора в тумане или ночью—может потребоваться такое количество средств, которым мы не сможем располагать, или же, отняв их от активных сил флота, лишим последний возможности вести активные операции в море. В таком положении оказались немцы, организовав дозорную службу для охраны Гельголандской бухты, назначив в нее большую часть своих миноносцев и подводных лодок, и пока такая система дозора не была отменена, они совершенно не имели возможности пользоваться ими для активных операций. Задачи флота, как нами неоднократно указывалось, лежат в море, боевые

суда не надлежит привязывать к своим берегам без крайней необходимости. Следует стремиться к тому, чтобы всю тяжесть дозорной службы перенести на суда менее ценные, заменив где возможно их службу местным оборудованием района дозора.

Средствами для такого оборудования—являются: 1) мины заграждения, 2) береговые батареи, 3) механические приборы наблюдения, 4) автоматически действующие сигнальные сети, системы кабелей для определения места неприятельских судов и пр. Боевые же суда—выгоднее сосредоточить для поддержки дозора и для боя с уже обнаруженным противником.

Мины заграждения могут и должны найти применение в оборудовании района дозора в тех случаях, когда он слишком обширен, и требуется слишком много средств для его обслуживания. Рационально поставленными минами возможно сократить район, облегчить службу дозора и сделать ее более надежной.

До мировой войны, под влиянием Русско-Японской кампании, имело место сильное предубеждение против употребления морских минных заграждений у своих берегов: сложность обслуживания, конструктивные и тактические недостатки инженерных мин заставляли относиться недоверчиво к их значению. Хотя все эти опасения имеют за собой основание, однако необходимость надежной дозорной службы в известных районах сплошь да рядом настоятельно диктует рациональность применения мин, ибо в противном случае может оказаться просто невозможным организовать такой надежный дозор. В частности, на примере охраны Гельголандской бухты, о котором мы будем говорить ниже, это видно совершенно наглядно,—многие из затруднений возникали именно по причине того, что немцы не хотели ставить минных заграждений у своих берегов.

К постановке в этих условиях минных заграждений пред'являются особенно строгие требования, именно:

1) Поставленные минные заграждения не должны стеснять дозорной службы судов днем и в особенности ночью, для чего необходимо предусмотреть возможность точной ориентировки судов во время дозора и определения ими каждый раз точного места.

2) Заграждения должны покрывать только те районы дозорной линии, которые не могут обслуживаться судами, и от пользования которыми для плавания можно отказаться.

3) Должны быть оставлены достаточно широкие удобные проходы по всем направлениям, для действий дозора и выхода

в море судов. Проходов должно быть непременно несколько, дабы заграждение одного, не служило бы препятствием для выхода другим проходом.

4) Особенное значение имеет минное заграждение ночью и в дурную видимость, когда наблюдение дозора, затруднительно.

5) Минное заграждение должно быть поставлено не только на малой, но и на большой глубине—против подводных лодок, наряду с сетевым заграждением для той же цели. Прорыв подводными лодками, незамеченными дозором, особенно опасен, и оборудование в этом отношении дозорной линии представляет чрезвычайно большое значение.

6) Минные заграждения надлежит ставить таким образом, чтобы они могли быть использованы судами дозора в случае боя с превосходными силами противника, как маневренные позиции,—допуская маневрирование своих судов непосредственно вблизи них.

Однако, коль скоро мы пользуемся минными заграждениями, ставя их у своих берегов, то нам приходится считаться и со всеми отрицательными последствиями, отсюда проистекающими:

1) Противник длительным и систематическим наблюдением (с подводных лодок, воздушной разведкой) может выяснить районы загражденные и свободные (наблюдая курсы крейсерства дозорных судов, которые, будучи стеснены заграждением, обычно однообразны). Этим он может воспользоваться для своих операций, поставить свои минные заграждения, которые, суммируясь с нашими, могут создать сплошную преграду для выхода нашего флота.

2) Ввиду возможного сноса мин, срывания их с якорей, а равно, учитывая вероятные постановки мин неприятелем, при дозоре необходима организация службы тральщиков, без которой плавание небезопасно, особенно в темные ночи и в дурную видимость, после штормов, когда могут встретиться сорванные мины заграждения.

Выше мы упомянули о том, что береговые батареи имеют существенное значение в дозорной службе, как по охране дозорной линии, так, и это главным образом, по поддержке действия дозора. Я указал на ту роль, которую имела Церельская 12-дм. батарея для дозора в устье Рижского залива.

Надо иметь в виду, что если есть возможность, то прибрежные фланги линии дозора должно оборудовать батареями, хотя бы на временных открытых установках: это очень облегчило бы задачу судам.

В дозоре должно быть безусловно надежное наблюдение. Всегда нужна полная уверенность, что неприятель не пройдет дозора незамеченным, кто-бы им ни был—надв. суда, подводные лодки, тральщики или воздушные аппараты. Мы должны считаться с тем, что днем наблюдение подводных лодок крайне затруднительно, что аппараты противника могут пройти быстро незамеченными, а ночью и в особенности в туман—незамеченный прорыв противника вполне вероятен.

Чтобы в дурную видимость организовать наблюдение, приходится назначать чрезвычайно большое количество средств, в зависимости от видимости их горизонта и скорости хода, последнее же, в темноте и тумане—также стеснено.

Поэтому тактика возлагает большие надежды на механическое оборудование района дозора для наблюдения противника. Последние достижения техники в области звукометрии могут найти широкое применение в дозорной службе. Уже во время войны применялись акустические приборы для поисков подводных лодок, причем к концу ее это считалось одним из наиболее надежных средств для обнаружения лодки. Теперь техника достигла дальнейших усовершенствований: аппараты на берегу без труда определяют место укрытых батарей, пеленгуя этими приборами звук выстрела; соответствующие результаты звукометрия может дать и на море. Может быть современем на звукометрические приборы будет возможно возложить службу наблюдения за судами, что особенно важно ночью и в туман, когда дозорные средства почти слепы. Выслушивание аэропланов уже широко практикуется. Правда, задача несколько осложняется, ввиду значительной быстроты полетов аппаратов, лишь в 4-5 раз меньшей скорости звука, вследствие чего очень трудно определить точно место аппарата в данный момент, но для целей дозора, значительно выдвинутого, этого достаточно.

Кроме приборов для выслушивания, последнее время говорят о целесообразности применения кабелей, проложенных в надлежащих направлениях, по которым можно определить момент прохождения корабля над ними и место, где он прошел. Это явилось бы также чрезвычайно важным для дозора.

Сигнальные сети для обнаружения подводных лодок, когда они запутаются в них, сигнальные боны—для надводных судов — все это дальнейшие облегчения дозорной судовой и воздушной службы.

Опыт войны учит тому, что служба эта должна быть облегчена для судов, ибо, чтобы сделать дозор надежным, пона-

добится такое их количество, отняв которые от флота, можно его сделать небоеспособным. В особенности это важно для флота слабого, этими средствами в достаточном количестве не обладающего, положение которого чрезвычайно трудно, коль скоро ему приходится иметь дозоры на значительных пространствах моря, в ряде районов, где они необходимы по обстановке.

Борьба дозора с подводными лодками.

Есть еще одна очень важная задача, лежащая на дозоре. Задача эта не является специфической задачей дозорной службы, она имеет значение для всех районов, где необходимо обеспечить плавание судов, как военных так и коммерческих, это—обеспечение от неприятельских подводных лодок. Как бы ни была надежно организована служба дозора, она обычно не может дать полной гарантии отсутствия лодок в районе, дозором охраняемом. Между тем, именно здесь появление лодки особенно опасно, так как дозорная линия прикрывает собой тот участок моря, где особенно интенсивно плавание своих судов, где происходят перевозки морем, стрельба и практика своих военных судов и пр., и где, наконец, должно быть обеспечено развертывание флота на случай боя с неприятелем. Возможность нахождения неприятельской подводной лодки по сию сторону дозорной линии должна быть устранена, а в случае проникновения последней, она должна быть непременно уничтожена.

Поэтому, наряду с борьбой с подводными лодками на всем театре, при дозоре должна быть непременно организована служба по обнаружению и уничтожению подводных лодок в самом районе, им охраняемом.

Операции подводных лодок, проникших в охраняемый и наблюдаемый район, требуют особой осторожности, чтобы не обнаружить себя: постоянно под водой в светлое время, лишь изредка показанный перископ для ориентировки и наблюдения, всплытие только ночью. (При этих условиях очень мала вероятность оптическим наблюдением обнаружить лодку, она будет стараться держаться на такой глубине, где аппарат ее не обнаружит).

Обнаруженную лодку необходимо в кратчайшее время уничтожить. Если при помощи звукометрических приборов явится возможным непрерывно следить за ней, то задача несколько облегчается, но коль скоро лодка была обнаружена на короткое время, а затем скрылась или может скрыться от наблюдения, то необходимо быстро успеть к ней для ее

уничтожения, ибо чем больше пройдет времени, тем эта задача становится все труднее. Оно понятно: если лодка находилась в какой то определенной точке, то, скажем, через пол часа она может находиться где то, на поверхности круга радиусом ее получасового хода, через час—уже часового радиуса и т. д.

Для уничтожения надо покрыть взрывами всю площадь ее вероятного нахождения. И задача, нетрудная в первые моменты, может стать очень трудной впоследствии.

Здесь большую роль должны сыграть аппараты, способные быстро подойти к району обнаружения лодки. Обычно они явятся первыми для ее уничтожения а затем уже подойдут сторожевые суда, неспособные столь быстро сняться и быстро подойти.

Не останавливаясь подробно на вопросе уничтожения подводной лодки гидростатическими бомбами и ныряющими снарядами, скажем только, что это должно вестись систематически с точным расчетом курсов, непрерывно решая задачу о вероятном местонахождении лодки в каждый данный момент. В общем случае количество бомб, которое потребно для этой цели весьма значительно.

Отмечая небольшое количество противолодочных бомб, несомых аппаратом, а с другой стороны—сравнительно большие запасы их, могущие быть поднятыми сторожевыми судами, наличие на последних орудий, стреляющих ныряющими снарядами, а также (что очень важно) способность более систематического обследования и выслушивания района, где обнаружена подводная лодка, приходится считать главным средством для уничтожения лодок в этой обстановке—специально оборудованные сторожевые суда. Сначала аппараты, как более быстроходные, затем суда тихоходные, но располагающие более мощными средствами должны быть немедленно сосредоточены в любом пункте, где может иметь пребывание лодка.

Существенно значение в этой операции и воздушных кораблей, обладающих большей устойчивостью на курсе, а главное способностью держаться на месте—качество очень выгодное в данном случае.

Так обстоит дело в хорошую погоду. В дурную же—авиация выходит из строя, вся борьба ложится только на суда.

В операции уничтожения подводных лодок, чрезвычайное значение имеет место нахождения предназначенных для этой цели судов и аппаратов. Если эти средства находятся далеко в тылу, то задача становится почти безнадежной, так как пока они будут сосредоточены—пройдет столько времени, что

лодка успеет уйти. Несомненно, они должны находиться непосредственно вблизи. Этого можно достигнуть устройством базы аппаратов и сторожевых судов непосредственно около охраняемого района, о чем мы говорили выше, и дежурством в море сторожевых судов.

Дозор Гельголандской бухты.

Для иллюстрации сказанного в настоящем отделе о дозорной службе, рассмотрим операцию охранения Гельголандской бухты немцами в начале мировой войны. Этот дозор не является положительным образцом, он имел много недостатков, приведших к неудачной для немцев операции набега английских легких сил 28 августа 1914 года. Этот район имел громадное стратегическое значение, как плацдарм для развертывания германского флота, требуя безусловно надежного дозора, осуществить который оказалось трудным даже при наличии таких громадных рессурсов, какими обладали немцы. Тем более обдумана и обоснована должна была быть эта операция, требующая заблаговременной подготовки и оборудования.

Общий план дозора для охранения Гельголандской бухты несколько раз менялся, и нам удобно проследить, какие поправки и под давлением каких обстоятельств в него вводились.

Первоначально схема дозора имела следующий вид (карта № 7 германской «Войны на море» изд. Гл. В. М. Н. Ред. (см. схему 1).

Днем:

Наружная линия образовывалась миноносцами (одна флотилия) которые крейсеровали по дуге, в расстоянии 35 миль от пл. м-ка Эльба 1.

Подводные лодки (вначале 7 лодок) образовали вторую линию, по дуге круга радиусом 29 миль от того же м-ка.

Третья линия—в расстоянии от Эльба 1—23 мили занималась тральщиками.

Для поддержки — крейсеры *Кольберг* и *Майнц* внутри бухты за южным флангом, *Данциг* — за северным. Прочие лодки и миноносцы для поддержки — в гавани Гельголанда.

Ночью:

Миноносцы с передовой линии переходят на внутреннюю (23 мили от Эльба 1).

Другие два крейсера сменяют первые за южным флангом охраны, один—выходит к северному флангу.

Подводные лодки отзываются, вызываются на поддержку миноносцы в большом количестве.

Обе схемы—дневного и ночного охранения были пояснены инструкциями, сущность которых сводилась к следующему:

Дневное охранение:

Цель охранения: охрана Гельголандской бухты в первую очередь от неприятельских подлодок и во вторую—от минных заградителей.

Днем миноносцам в бой с неприятельскими истребителями не вступать, уклоняться от них, стараться навести их и прочие легкие силы на линию подлодок. Последним—в случае возможности верного выстрела—атаковать истребители и легкие крейсеры.

В случае нападения противника, дивизионы тральщиков отходят в Гельголандскую гавань и в устья рек, но если проникли в бухту подводные лодки, то они выходят, пытаются, идя с большой скоростью и зигзагообразными курсами, затруднить пребывание в ней лодок, заставляя чаще всплывать на поверхность, и тратить большое количество электрической энергии. На помощь им выходит из Гельголанда флотилия миноносцев, которая поступает также как они.

Легкие крейсеры должны действовать против истребителей и легких сил, но в случае появления лодок, должны отходить в устья рек к стоянкам, не подвергаясь атакам лодок, в особенности—новые крейсеры.

Летательные аппараты, кроме общего наблюдения, должны, главным образом, доносить о подлодках и операциях заградителей неприятеля.

Ночное охранение:

Цель ночного охранения — охрана Гельголандской бухты в особенности от операций неприятельских заградителей и попыток закупорить бухту.

Миноносцам—уклоняться от истребителей и легких крейсеров, действовать самым энергичным образом против минных заградителей.

Легкие крейсеры—ночью действуют против истребителей и легких сил противника.

Миноносцы из Гельголанда вызываются для атаки по обнаружении неприятеля.

Кроме того, ночью в Эльбе и Яде содержались в полной готовности 4 атакующих флотилии, которые должны были

итти тотчас по обнаружении неприятеля в бухте для его атаки.

Такова была общая схема охраны Гельголандской бухты в период натянутых отношений и в первые дни войны.

Эта организация требовала громадных сил для дозорной службы: около 6 флотилий миноносцев были заняты и в полной готовности каждую ночь, из них почти половина—в море непрерывно; большая часть подводных лодок также должна была находиться на позициях, причем вся организация отличается несомненно своей громоздкостью, обуславливаемой чрезвычайным скоплением судов в относительно небольшом районе. Далее обращает на себя внимание отсутствие каких либо распоряжений на случай появления значительных сил противника в бухте и развертывания флота. Правда, линейные крейсеры должны были оставаться в полной готовности на рейде Вильгельмсгафена, но в общей организации дозора мы не видим указаний на их роль, задачи, а равно и плана развертывания их при появлении противника. Такая организация охраны средствами флота привела, по словам германской оф. истории, к тому, что «очень быстро все военные интересы были обращены на решение этой очень важной, но все же второстепенной и по существу оборонительной задачи».

Что касается воздушной службы, то по зачаточному состоянию авиации в то время, она не имела еще существенного значения, (было всего 9 аппаратов, район их не превышал 30—70 миль от базы), воздушный корабль — был всего один *LZ* производивший практические полеты.

Позже способ охраны был изменен. Сначала в отношении лодок. Пояс лодок был отставлен и большинство их освобождены для операций в открытом море, остальные—были оставлены в Гельголанде и должны были выходить из гавани лишь в случаях получения известий о появлении неприятеля.

Однако, выведя лодки из дозора, германское командование поручило миноносцам занять их линию, так как иначе образовывалось неохраняемое пространство шириною в 12 миль, где неприятельские подлодки могли всплывать, не будучи замечены миноносцами. Кроме того ввели еще одну флотилию для усиления средств борьбы против лодок.

Это уже переходило границу возможного и для того, чтобы сберечь механизмы миноносцев, теперь полностью поглощенных дозором, уже через несколько дней пришлось отказаться от внутреннего пояса миноносцев, чтобы освободить одну флотилию для наступательных действий. Флотилии, находящейся на внешнем круге, было приказано

не крейсеровать больше взад и вперед этого круга, а ходить переменными курсами в районе, ограниченном обоими концентрическими дугами радиусом в 35 и 29 миль. Пришлось также отказаться от постоянной готовности флотилии к выходу на Везере.

Из изложенного мы видим, каких громадных усилий требовал дозор Германской бухты и как нерационально использовались при этом легкие силы, могущие принести гораздо большую пользу при активных операциях в море. Поэтому поводу германский историк пишет: «Никто не сомневался в том, что подобное применение флотилии миноносцев очень мало соответствовало их настоящему назначению и могло рассматриваться как крайняя необходимость до тех пор, пока мы не будем располагать достаточным числом менее ценных и более подходящих для целей сторожевого охранения судов. Освобождение флотилий миноносцев для наступательных целей еще до этого момента было бы возможно лишь при условии, если-бы с самого начала решили охранять Германскую бухту от неприятельских подлодок и заградителей, главным образом, *минными заграждениями*, а не активными силами. Это впервые было сделано в сентябре; до того времени господствовал взгляд, что такими заграждениями, при ожидавшемся здесь бое, движение собственных сил будет слишком стеснено».

28-го августа организация дозорной службы при Гельголандской бухте получила боевое испытание. Операции английских крейсеров и легких сил, совершивших в этот день набег, дают нам возможность проследить, насколько такая организация оправдала себя, и как сказались ее недочеты.

Охранение Гельголандской бухты утром 28 августа 1914 г. показано на схеме.

В этот день 9 миноносцев 1-й флотилии находились, как показано на схеме в дозоре.

Для их поддержки — к северу от Гельголанда была 5-я флотилия. Дозорные крейсеры: *Гела* и *Штеттин*—за северным флангом, *Фрауенлоб*—за южным. Кроме того в устье Ядде стоял на якоре кр. *Ариадне*, в устье Эмса — *Майнц*.

Подводные лодки — в гавани Гельголанда. Теперь они имеют другое назначение: в случае прорыва неприятеля, по получении о том известий, лодки по особому приказанию должны были занять две линии к N и S от Гельголанда. Утром там было 6 лодок, из них в полной готовности — 2. Крейсер *Гамбург*, флагманский корабль лодок, был в доке.

III-й дивизион тральщиков был в море недалеко от Гельголанда.

Прочие легкие крейсеры находились: *Кельн* (флагманский крейсер) *Страсбург*, *Штральзунд* и *Росток* — в Вильгельмсгафене, *Кольберг* — там же на рейде, *Данциг* и *Мюнхен* — только что пришли из Балтийского моря — в Брунсбюттеле.

Линейные крейсеры *Мольтке*, *Фон Дер Тан* и *Зейдлиц* (фл. ад. Хиппера) в Вильгельмсгафене за баром, *Блюхер* — там же на рейде. В этот день малая вода на баре должна была быть около 10 ч. 30 м., и до часу дня большие суда бар пройти не могли (см. выше главу о обеспечении выхода в море при оборудовании якорной стоянки флота).

Линейные корабли — по своим портам, участия в операции этого дня — не принимали.

Море 28 августа было спокойное, погода пасмурная. Обращает на себя внимание видимость горизонта: тогда как в устьях рек было — ясно, в море — горизонт около 3-4 миль, при сильной пасмурности. Это обстоятельство имело чрезвычайное значение в последующих событиях дня.

В дислокации германского дозора и его организации отметим следующие обстоятельства:

1) Дозорные миноносцы 1-й флотилии не видели друг друга при горизонте в 3-4 мили. С поддержкой были связаны только радиотелеграфом. Если по каким либо причинам радиотелеграфная связь была бы затруднена или испорчена — то было бы трудно согласовать действия дозора, если таковой не имеет точных и определенных приказаний на случай прорыва противника.

2) Назначение миноносцев, главным образом, — действия против подводных лодок; при прорыве же миноносцев противника, обладавших более сильным артиллерийским вооружением, дозорные миноносцы должны отходить на поддержку крейсеров.

3) Ни крейсеры, ни миноносцы не имели никаких определенных приказаний на случай появления крупных сил противника. Задание — произвести тактическую разведку не ставилось ни тем ни другим в этом случае.

4) Линейные крейсеры не во всякое время дня могли выйти в море — из за глубины на баре в Яде.

5) Все силы дозора и поддержки подчинялись начальнику разведочного отряда адм. Хипперу (фл. на *Зейдлице*), распоряжения которого обусловливались надежностью его связи с дозорными судами.

6) Воздушная разведка, по причине пасмурности в море, не могла быть произведена утром 28-го.

7) Схема дозора могла быть и была в действительности разведана английскими подводными лодками, которые могли довольно точно установить ее, раз что она изо дня в день повторялась в том же виде.

8) В день операции случайно в дозоре оказались наиболее старые крейсеры, из которых один (*Хела*) не имел, собственно, никакого боевого значения. Поддержка была разделена и не могла действовать отрядом, для соединения в который потребовалось бы много времени. Вообще, как видно из схемы, общая картина дозора рисовалась так: значительное количество отдельных судов держались поодиночке, только 5-я флотилия держалась соединенно.

Идея англичан, произведших в этот день нападение, сводилась к тому, чтобы напасть внезапно на дозор: выслав подводные лодки в глубину бухты заблаговременно и вызвав этим экстренное передвижение судов, их атаковать; части подводных судов поручалась демонстративная задача—вызвать за собой погоню немецких миноносцев и навлечь их на свои истребители и крейсеры; операция поддерживалась 5 лин. крейсерами ад. Битти, причем для обеспечения отступления после операции миноносцев и легких крейсеров была привлечена эскадра из 5 старых бр. крейсеров. Т. обр. силы англичан были весьма солидны, и им предоставлялась инициатива внезапного нападения. Идея германского дозора и его организация менее всего отвечали намеченной английской операции.

Первые сведения о неприятеле дал мин. *G-194*, атакованный неудачно подводной лодкой в 7 ч. 10 м. Это послужило причиной вызова 5-й флотилии, находившейся в Гельголанде, которой была дана задача атаковать лодку.

С 8 ч. утра начали поступать донесения от *G-194* и его соседей о появлении надводных сил в районе передового охранения.

В 8 ч. 6 м. *G-194* послал радио, что он атакован *большим неприятельским крейсером (Аретуза)*, но принятию этого радио мешали переговоры других судов и оно было принято *Кельном* (флагманский кр. миноносцев) *с опозданием на 20-35 м.* Другие донесения также прошли с опозданием, вследствие чего опаздывали и распоряжения для поддержки миноносцев.

Между тем 2 английских крейсера (*Аретуза* и *Фирлес*) с 2 флотилиями истребителей прорвались в северной части дозора, преследуя миноносцы и атаковав 5-ю флотилию,

пошедшую на звуки выстрелов, которая в 8 ч. 25 м. уже просила о помощи крейсеров.

Сразу могли выйти лишь *Штеттин*, пошедший на помощь 5-й флотилии, и *Фрауенлоб*, взявший курс для поддержки южного района дозора.

Примечание. Необходимо отметить еще одно обстоятельство, которое сказалось весьма чувствительно на развертывающихся событиях: миноносцы из за дурной мглы не имели точного места, а потому их донесения о месте нахождения неприятеля часто были ошибочны, и вводили в заблуждение другие суда и поддержку.

По получении известий о появлении нескольких английских крейсеров было дано приказание *Кельну* и *Страсбургу* итти на помощь также.

Миноносцы, вступившие в бой, были фактически лишены возможности что либо доносить об обстановке и неприятеле, в силу того, что со всех сторон шли радиопереговоры и было невозможно вызвать адресата. Несмотря на то, что ими были выяснены два крейсера при миноносцах неприятеля, они не могли своевременно передать об этом; (в частности *Кельн* вызывался *G-194-м*, почти час, но безрезультатно).

Все миноносцы северной части дозора повернули, согласно инструкции к Гельголанду терпя от неприятеля. Некоторые из них уже имели тяжелые повреждения и только своевременное появление *Штеттина* спасло их. *Штеттин*, прикрывая 5-ю флотилию, имел бой с превосходным неприятелем, и потом, увидев, что неприятель повернул к югу, принял этот поворот за отступление, и сам отошел, тем более, что имел повреждения и ход его упал до 15 узл.

Неприятель, идя дальше, последовательно атаковал разрозненные суда III дивизиона тральщиков, причем им был утоплен головной миноносец дивизиона D, доблестно сражавшийся до последнего момента. Прочие суда отряда были спасены *Фрауенлоб*, который своевременно подоспел им на выручку, они получили в разное время серьезнейшие повреждения, причем некоторые были потом приведены на буксире. Интересно отметить, что некоторые тральщики до последнего момента слышанную ими стрельбу считали учебной стрельбой своих судов и, не подозревая о бое, были застигнуты врасплох.

Прочие миноносцы передовой сторожевой линии были предоставлены самим себе, в разное время попадали под огонь противника, донесений большинство из них не могло послать по причинам изложенным выше. Один *V-187* был

утоплен в бою, не успев передать радио о замеченных им 2-х крейсерах с оста, и будучи отрезан от Гельголанда.

Этот период боя изобилует отдельными стычками миноносцев и тральщиков и с интересующей нас точки зрения характерен в следующих отношениях:

1) Мгла, отсутствие связи между судами служили причиной большого хаоса в дозоре: никто не мог передать толком об обстановке командованию, отдельные суда совершенно не знали того, что делают другие суда, даже соседи. Отступление на Гельголанд, единственная ориентирующая директива — не ставила задачей выяснение обстановки и суда, разрозненные, отходили туда с боем.

2) Поддержка, несмотря на вполне доблестные действия командиров *Штеттина* и *Фрауенлоб*, оказалась слишком слаба, и сами поддерживающие суда не могли быть осведомлены о том, что делается в других районах дозора, вне их видимости.

Донесения, полученные германским командованием от сторожевых судов и миноносцев за время первых боев, не сообщая никаких подробностей, доходя только урывками, не давали ему основания расценивать положение иначе, как налет неприятельских истребителей и лишь небольшого числа легких крейсеров, так что преследование их, имеемыми легкими силами, казалось, давало надежду на успех, тем более, что можно было расчитывать высылкой легкого крейсера *Майнц* из Эмса, отрезать неприятельские истребители и с запада, так как не было в его распоряжении никаких признаков, указывающих на присутствие линейных сил неприятеля. Замечательно, что командование находилось в полной неизвестности о том, что в море мгла и что только там, где оно находилось, ясная видимость, и не подозревало, что совсем иная обстановка в районе Гельголанда. Оно полагало, что дозорные суда обладают достаточной видимостью горизонта, и необнаруженных отрядов англичан близко не имеется.

Майнц был выслан в тыл неприятельским истребителям. *Кельн* и *Страсбург* спешили на помощь крейсерам. Туда же были высланы *Кольберг*, *Штральзунд* и *Ариадне*.

Крейсеры выходили поодиночке, по мере готовности, попадали во мглу, быстро утрачивая связь между собой.

Между тем приблизился отряд линейных крейсеров адмирала Битти, который был к западу и, получив донесения от своих легких сил о том, что они встретили сильное сопротивление со стороны дозора и нуждаются в поддержке, вышел к ним на помощь.

Картина—та же, что и раньше. Мгла, разрозненное появление крейсеров, отдельные бои между крейсерами и миноносцами, подчас очень доблестные с обеих сторон и невозможность донести и связаться между собой.

Майнц, получив отрывочные сведения о противнике, пошел с целью отрезать его; скоро после полудня увидел *Аретуза* с миноносцами, вступил с ними в бой; в 12ч 45м неожиданно увидел три крейсера. Вскоре вслед за этим они открыли по нему огонь. Несколько спустя он встретил *Фирлесс* с миноносцами, в это время у него заклинило руль, он не мог маневрировать и в последующем бою был утоплен миной, получив громадные разрушения от артиллерийского боя.

Незадолго перед гибелью, *Майнц* успел передать радио, что его преследуют неприятельские *броненосные* крейсеры, и это было первое донесение, полученное германским командованием, несколько раскрывавшее действительную обстановку в бухте (1 ч. 3 м.).

Крейсер *Ариадне*, вышедший на помощь *Штеттину*, встретил *Кельна*, по которому стреляли линейные крейсеры адмирала Битти, перенесшие огонь на *Ариадне*, который очень скоро получил сильнейшие повреждения и несколько позже погиб.

Крейсер *Кельн* был расстрелян крейсерами Битти.

Крейсеры *Штральзунд*, *Страсбург*, *Штеттин* получили сильные повреждения в бою, в разное время.

Несмотря на боевые действия крейсеров, отдельные из которых вели бой с полудня, только в 2 часа 35 м. германское командование получило наконец от кр. *Страсбург* точное донесение, что он видит крейсерскую эскадру адмирала Битти, и только тогда командование отдало приказ I-й и II-й эскадрам линейных кораблей развести пары. А линейным крейсерам, снявшимся с якоря после донесения *Майнца*, было приказано «не вступать в бой с эскадрой линейных крейсеров» противника.

Прежде, чем германский флот успел выйти, англичане уже ушли в море, ведя с собой поврежденные в бою крейсеры и миноносцы, но не потеряв ни одного судна. Германский же флот потерял 3 прекрасных крейсера, 2 миноносца, тральщик и многие его суда получили большие повреждения.

Германский историк, обсуждая последствия операций пишет: ...«вместо того, чтобы искать ошибку главным образом в организации охранения, флот начал копаться в мелочных недостатках и ошибках, преувеличивая этим их значение»...

Какие же выводы в отношении организации дозорной службы нам дает операция 28-го августа?

1) *Нельзя строить организацию дозора в расчете только на хорошую видимость.* Надо иметь в виду, что нападение противника в дурную погоду особенно вероятно.

2) *Дозор, без надежной связи не удовлетворяет своему назначению.* На почве отсутствия надежной связи и организации ее произошли, главным образом, несчастия германского флота в этот день, и это служило причиной гибели судов.

3) *Нельзя строить дозорную службу, исходя из одного только варианта способов нападений противника;* его организация и силы должны противустоять всем возможным действиям неприятеля. Идея дозора только против подводных лодок и заградителей, не учитывая выступления больших сил противника, одна из важнейших причин неудач немцев.

4) Надлежит иметь точный план развертывания морских сил на случай появления линейных сил противника и с этим связывать действия дозора и его поддержки.

5) Нерационально поддерживать дозор отдельными крейсерами, вводимыми поочереди. Надо это делать отрядам достаточно сильным и самостоятельным, в особенности в дурную погоду.

6) Поддержка должна быть в непосредственной близости, дозору.

7) Надо иметь точный план дозорной службы в зависимости от всех предположенных действий противника и точно определить обязанности и движения дозорных судов в разных случаях, дабы координировать и согласовать их.

8) Всегда надо иметь в виду, что действия дозора по обнаружении противника должны быть продолжены поддержкой в направлении производства ею тактической разведки.

9) Направляя поддержку, надо быть более решительным, не затрудняясь ввести большие силы, дабы не рисковать оказаться при встрече слабейшим.

10) Организация дозора очень сложна. Требует большой и напряженной службы от судов. Отрывает суда от активной службы, и потому должно стремиться всюду где можно заменить суда оборудованием района дозора.

11) В известных пределах, в целях экономии сил дозора и придания ему большей надежности, рационально пользоваться минами заграждения (вероятно англичане были осведомлены об отсутствии у Гельголанда минных заграждений, рискнув на такую операцию без траления).

12) Подводные лодки в тех случаях, в коих протекала операция 28-го августа (дурная видимость), не могли быть надлежаще использованы, как то предполагалось планами обоих сторон.

13) Нельзя полагаться на возможность управлять действиями дозора со стороны по донесениям: можно в этом случае оказаться в том положении, в каком было германское командование, совершенно неверно оценивавшее обстановку. Необходимо, чтобы была соблюдена известная самостоятельность дозора, как в отношении компетенции начальников, так и в отношении количества и силы средств, им предоставленных.

Но главное—связь. Без связи, повторяю, дозор не имеет цены, как то показала операция, рассмотренная нами в самых общих чертах выше.

Мировая война дала много примеров несения дозора в разных обстановках, при различных заданиях. Изучая ее опыт, мы только и можем составить себе правильное представление о том, как надо организовать дозорную службу, и насколько трудна, в известных условиях, эта операция.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Переход флота в море и его охранение.

Плавание судов в военное время и меры его обеспечения. Оборудование театра в гидрографическом отношении. Обследование и поддержание театра в безопасном от мин заграждения состоянии. Меры для обеспечения от подводных лодок. Задача службы связи на театре.

Тактическая организация походнаго порядка. Главные требования к походному порядку, гибкость, удобоуправляемость, скрытность от противника, безопасность, простота. Обеспечение безопасности походного порядка от подводных лодок и мин заграждения, от воздушных и минных атак.

Дневной походный порядок части. Строй на походе. Ночной походный порядок части. Относительное расположение частей (походный порядок флота)—днем. Дозорная служба в походном порядке. Охранная служба. Тральщики. Ночной походный порядок флота. Частные случаи на переходе флота.

Походный порядок 2-ой эскадры при подходе к Корейскому проливу.

I. Плавание судов в военное время и меры его обеспечения.

В современной морской войне, благодаря обширному применению мин заграждения, подводных лодок, средств авиации—вопрос о плавании судов в военное время весьма осложнен. Если в настоящий момент это плавание безопасно (и то относительно) в громадных пространствах океана, слишком больших, чтобы покрыть их средствами минно-позиционной борьбы и густо усеять подводными лодками, то при плавании в более ограниченных морских театрах, морях и прибрежных районах, приходится считаться с возможностью широкого применения помянутых средств, которые могут сделать плавание флота чрезвычайно затруднительным, а в иных же случаях и совершенно невозможным.

Отошли в область преданий те времена, когда можно было свободно делать переходы по любому направлению, ожидая препятствий лишь в узкостях, у самых берегов, в виде приморских крепостей и считаться только с линейными силами неприятеля. Теперь оборудование театра военных действий позиционными средствами борьбы лишило морскую войну той характерной свободы передвижений судов, которая была ей присуща ранее; чистая поверхность моря обманчива, и военному кораблю надо ожидать всегда невидимых опасностей, которые кроются за ней, на глубине.

Сотни тысяч мин покрывали театры военных действий во время мировой войны. Подводные лодки потребовали особо строгой организации для плавания флота, успехи авиации в после-военное время сулят дальнейшие ограничения и затруднения, требуя ряда мер для обеспечения мореплавания в военной обстановке.

Меры эти распадаются на две группы: одна — своевременная подготовка в отношении обследования и оборудования того района моря, в котором переход предположено сделать, причем подготовка эта может вестись как перед операцией непосредственно, так и систематически, втечение известного промежутка времени; другая группа—меры предпринимаемые самим флотом в его походном порядке. Об организации походнаго порядка мы будем говорить отдельно, и в этой главе рассмотрим то, что должно быть предпринято в порядке оборудования театра войны для безопасности плавания своих судов.

Как работы, так и служба по обеспечению мореплавания, имеют чрезвычайное значение и требуют привлечения значительных сил и средств от флота. Собственно говоря в этих вспомогательного значения операциях и проходит значительная часть боевой деятельности флота в военное время.

Обеспечение районов для плавания судов достигается:

1. Обследованием и оборудованием данного района в гидрографическом отношении.

2. Обследованием и поддержанием его в безопасном для плавания состоянии в отношении мин заграждения.

3. Тоже—в отношении подводных лодок.

4. В организации службы связи, наблюдения и оповещения судов.

Все это вызывает необходимость нормировки и выработки специальных правил для плавания судов в военное время.

В предыдущей главе о дозорной службе, мы говорили, что последняя имеет своей задачей предупредить о появлении неприятельских сил в некоторых районах, имеющих для флота известное стратегическое значение.

Организация дозора является одним из существеннейших мероприятий в отношении обеспечения безопасности мореплавания. Но кроме того, ряд других военных мер должен быть осуществлен в порядке организации обслуживания и оборудования театра военных действий на море. К числу их надо отнести обследование и оборудование театра в гидрографическом отношении.

Оборудование театра в гидрографическом отношении.

Боевые операции флота во время войны и плавание его пред'являют ряд совершенно особенных требований к изучению, обслуживанию и оборудованию того участка моря, на котором они имеют место.

Заинтересованность военного флота в условиях мореплавания распространяется на весь театр, безотносительно к тем коммерческим путям сообщения, которые проходят в данном районе. Совершенно ошибочен взгляд, получивший некоторое распространение, что гидрография должна обслуживать, главным образом, коммерческое мореплавание, и лишь побочной ея обязанностью является обеспечение плавания военного флота. Это направление мыслей в иных случаях может быть опасно для последнего по той причине, что он может во время войны оказаться в трудном положении и будет вынужден предпринимать исследование и оборудование районов, которые не имеют значения с точки зрения коммерческого мореплавания, и потому были игнорированы, между тем, как стратегическое их значение существенно.

Сама обстановка ведения морской войны требует зачастую полной переоценки театра. Что неинтересно для судов коммерческих, может иметь первостепенный интерес для военного флота.

Как общее правило—весь район моря должен быть исследован и оборудован для целей войны, т. е. на нем произведены надлежащие гидрографические изыскания фарватеров, подходов и пр. и все это надлежаще ограждено.

Для некоторых морей, в частности для сев. части Балтийского моря, это имеет особенное значение, так как здесь мореплавание чрезвычайно трудно вообще, а в условиях военного времени — в особенности. Обилие островов, банок, отмелей—создает обстановку, при которой в зависимости от произведенных специальных гидрографических работ и оборудования, ставится возможность пользоваться проходами, фарватерами и якорными стоянками, данные о которых нельзя почерпнуть из карт и лоций общего пользования.

Таковое обследование и оборудование составляет предмет военной тайны, коль скоро оно не имеет существенного значения для целей мореплавания.

Во время мировой войны на Балтийском театре в Финском заливе, Оландских шхерах и в Моонзунде были выполнены громадные работы, вызванные стратегической необходимостью, которые дали нам возможность иметь относительно безопасные пути, мало или вовсе неизвестные неприятелю;

они получили название стратегических фарватеров, пользование ими давало стратегическую свободу действий нашему флоту относительно безопасные сообщения между важными районами. В Моонзунде — в течение войны был прорыт канал, значение котораго оправдывалось важностью операций, ведшихся нашим флотом в Рижском заливе, сообщая последний с нашими базами в Финском заливе.

В курс не входит подробное рассмотрение всех особенностей гидрографического обследования и оборудование театра, мы укажем лишь на некоторые требования, которые тактика должна пред'явить к ограждению его маяками и знаками, а также орентирующие данные для оценки фарватеров с точки зрения удобства и обеспеченности пользования ими во время военных операций.

Ограждение опасностей в море (вехи, знаки, створы) и установка маяков должны быть согласованы с требованиями, которые к этому пред'являют условия плавания во время войны. Основное требование сводится к тому, чтобы ограждение и маяки обеспечивали бы безопасное плавание своих судов и затрудняли бы его неприятелю.

В отдельных случаях преобладает первое, в других — второе, вследствие чего требуется тщательно оценить тот или другой район, чтобы дать для гидрографических работ надлежащие задания.

Совершенно неправильным надо считать чрезмерное увлечение во время минувшей войны ограждением. На некоторых наших фарватерах были установлены «частоколы» из вех, в количестве совершенно излишнем для плавания своих судов, а для неприятеля, не располагавшего (вероятно) картами наших стратегических фарватеров, чрезвычайно облегчалась возможность проникнуть на них и там ориентироваться. *Ладога* была взорвана в нескольких милях от входа в шхеры на стратегическом фарватере, куда проникла неприятельская подводная лодка, поставившая там минное заграждение. Несомненно, что ограждение должно быть очень ограниченное, строго необходимое для ориентировки своих кораблей, штурмана которых должны быть основательно знакомы с плаванием в данном районе.

В местах (в особенности при входах), где неприятель легко может пользоваться нашим ограждением, предпочтительнее организовать лоцмейстерскую службу, нежели ставить таковое ограждение.

Отсутствие конкретных требований к нашей системе ограждения привело к тому, что она, будучи выработана

для мирного времени, сохранила полностью все свои обозначения и для военного. В начале войны не было даже разговора о том, что все ограждение во время войны надо делать секретным, заменяя принятые лоцией знаки ограждения иными, условными. Правда за несколько лет до войны поднимался на страницах нашей печати вопрос о том, что надо иметь секретные способы ограждения, но они не получили признания во флоте. И те же вехи, которые показаны на карте общего пользования, стояли, в большинстве случаев на тех же местах и во время войны дополнялись на вновь открываемых фарватерах и частью снимались, но система осталась той же.

Единственно секретным способом ограждения, были, так наз., секретные створы. Но по существу это был секрет полишинеля, так как створы эти будучи установлены на местах постоянно, легко могли быть наблюдаемы и учтены шпионами противника.

В настоящее время, как опыт войны, приходится поставить совершенно определенное требование, к системе ограждения, чтобы она была специальной для военного времени, отличной от принятой системы обыкновенно, допускала бы шифрование, т. е. перемену ограждения, сопровождалась бы ложным ограждением, и все это должно составлять секрет для неприятеля.

Тоже и относительно знаков и маяков. Конечно, для штурманов военного корабля не требуется столь большого количества знаков, как это имеет место в мирное время. Но известные затруднения должны здесь иметь место. Разрушение, маскировка маяков, установка ложных маяков должны найти себе здесь применение.

В настоящее время постепенно вводятся радио-маяки, звуковые маяки, пользуются электрическими кабелями для указания фарватеров и пр. Большинство этих приборов допускает предварительное опознание кораблей, которые требуют ориентировки, и конечно, в будущей войне они найдут себе широкое применение.

В особенности ограничено и подвержено самому строгому контролю должно быть ночное освещение маяков и открытие огней. Самый факт открытия ночью маяка дает неприятелю указание, что в районе его ожидается проход судна или отряда. Для подводных лодок, сторожащих входы и выходы, это указание особенно ценно и может быть ими использовано. Равным образом надлежит избегать периодического открытия огней в определенный час, ибо это так же даст неприятелю

ориентирующие сведения. Следует предпочесть систему огней с ограниченными углами освещения, переменным, для каждого дня цветом огня и т. д.

Еще раз считаю необходимым подчеркнуть, что современная война вызывает обширные применения мин заграждения, театр военных действий оборудовывается, фарватеры, входы и выходы должны быть особенно скрытно обставлены и оборудованы для дневного и ночного плавания. Этот вопрос имеет очень серьезное значение на войне.

Что касается фарватеров, то назначая их, следует считаться со следующими требованиями:

1. Фарватер, если это возможно, должен иметь ряд выходов в открытое море. Длинный, лишеный выходов, фарватер стесняет флот при необходимости выйти в море, вынуждая для этого возвращаться к конечному пункту.

2. Фарватер должен иметь через определенное расстояние достаточно широко протраленные места, чтобы судам можно было бы разойтись и развернуться. В узкостях, где невозможно расширить фарватер, желательно иметь круговые обходы (в шхерах), дабы авария одного корабля или заграждения на фарватере не могло поставить флот в затруднительное положение.

Примечание. В 1917 г. в разгар Моонзундской операции, когда командование наше, имея полное основание ожидать прорыва в Финский залив германских линейных сил, выслало линейные корабли из Гельсингфорса в Паркаллауд, назначенный пунктом их сосредоточения, на стратегическом фарватере, через несколько часов после их прохода, затонуло пос. судно *Конвоир*, заградив собой фарватер, который удалось восстановить, сделав обход, только через несколько дней: факт, прошедший благополучно, но он мог иметь большие и неприятные последствия, если бы кораблям срочно пришлось возвращаться для защиты главной позиции.

3. Достоинством фарватера является укрытость его со стороны моря от бомбардирования неприятелем (отмели, рифы, затрудняющие ему возможность приблизиться и маневрировать, для обстрела следующего фарватером флота, положение которого в этом случае очень стеснено для боя).

4. Оборудованный фарватер требует соответствующей лоцмейстерской службы на нем и охраны, коль скоро он находится в сфере действий неприятеля.

5. По всему фарватеру должна быть организована сеть наблюдательных постов.

Из всего вышесказанного следует, что вопрос о подготовке театра в гидрографическом отношении должен быть нормирован заранее, заранее же выработана специальная лоция военного времени, вводимая в жизнь с началом военных действий.

Ограничиваюсь сказанным в вопросе о гидрографическом оборудовании театра. Вопрос этот большой, требует особого исследования. Необходимо подчинить гидрографическую работу и службу в военное время оперативной работе штабов командования. Гидрографы и штурмана, как специалисты, склонны направлять разрешение вопросов, связанных с мореплаванием, исключительно в смысле упрощения и удобств мореходства, не всегда согласуясь с оперативной обстановкой и тактическими требованиями.

Обследование и поддержание театра в безопасном от мин заграждения состоянии.

С первых дней войны, как только начинаются военные действия, приходится много средств и усилий тратить на борьбу с минными заграждениями. Работа эта должна носить постоянный характер, хорошо организованный. Задачи траления весьма обширны. Тральщики несут в течение всей войны непрерывную службу, от успеха которой зависит безопасность, а иногда и сама возможность выхода в море.

В современной морской войне мины не являются чем то постоянным, раз установленным и потом сохраняющим свое значение. Наоборот, тут идет непрерывное соревнование между противниками, выраженное в постановке мин одним и вытраливании их другим. Мины в течение всей войны ставятся и непрерывно вытраливаются. Одна вероятность ожидания мин уже требует значительного труда тральщиков. Интересна одна цифра из мировой войны: немецкими подводными лодками было поставлено у берегов Америки всего 95 мин заграждения, но это обязало С. А. С. Ш. содержать около 60 тральщиков для траления фарватеров и подходов к портам.

В тральщиках всегда будет недостаток, и постоянно придется поступаться менее важной работой, чтобы успеть более важное. Служба их должна быть организована и вестись по определенному плану и расписанию, предусматривающим:

1. Систематическое траление морских фарватеров.
2. Траление входов, выходов и подходов.
3. Траление внутренних фарватеров.
4. Проводку с тралами через опасные и не вполне обследованные места.

5. Ряд задач по обследованию тех или других районов моря и

6. Уничтожение минных полей.

Из самого перечня этих задач видно, что должны быть организованы отдельные группы тральщиков, обладающих специальными свойствами, надлежащим образом сведенные в тактические соединения. Должны быть выделены:

1. Специально для *конвоирования* и проводки через опасные зоны судов—дивизионы эскадренных тральщиков.

2. Тральщики, обслуживающие фарватеры. Организация их должна удовлетворять, как повседневному тралению назначенных фарватеров, так и для экстренных работ на них.

Эти тральщики разбиваются по группам (дивизионам), причем каждой из них дается определенный фарватер или несколько их. Частота траления зависит от обстановки, от вероятности постановки неприятелем минного заграждения в районе, где проходит фарватер. Поэтому, нельзя заранее дать точные правила для расчета числа тральщиков, нужных для периодического траления определенного фарватера; общие же требования сводятся к следующему:

а) одновременно в работе на том же фарватере, соединения должны быть не менее двух пар, чтобы во первых протралить достаточную ширину, а во вторых, дабы не задерживалась сама работа, в случае затраления мины.

б) район, поручаемый данной группе, должен быть не слишком большим, чтобы в 1 - 2 дня она могла бы его обойти.

в) при назначении тральщиков, надо выбирать для них маневренную базу непосредственно вблизи места обычной работы, дабы не тратить много времени для перехода на работу и обратно.

г) если фарватер проходит в районе возможного появления отдельных судов неприятеля, то требуется охрана или конвой. Конечно, к этому надо прибегать лишь в случаях несомненной надобности, ибо никаких средств не хватит всюду назначать конвоиров; но надо принять во внимание, что работа тральщиков должна быть весьма тщательна, а чтобы быть таковой она должна быть обставлена по возможности спокойными условиями и застрахована от нападения отдельных судов неприятеля.

д) так как траление фарватеров носит повседневный характер, а работа эта сама по себе трудная и опасная, то совершенно необходимо иметь расписание на несколько очередей работы, давая время для отдыха и ремонта. Жела-

тельно (как минимум), чтобы на две работающих группы одна была-бы постоянно на отдыхе в базе.

е) Составляя расписание периодического траления, надлежит предусмотреть возможность усилить в экстренном случае тот или другой тралящие отряды.

Все тральные фарватеры должны представлять безусловный военный секрет, для сохранения которого надо делать все возможное. В ряде мер для этой цели можно рекомендовать время от времени менять их. Периодически делающие свои рейсы тральщики, будучи обнаружены неприятелем, указывают места фарватера, после чего он может быть использован для заграждения (избран позицией подводными лодками).

Для судов, пользующихся фарватерами. весьма важно знать, когда именно они были протралены. Время, протекшее со времени траления, служит коэффициентом доверия к этому фарватеру. Если он недавно протрален, то сравнительно мало шансов встретить на нем мины заграждения; и наоборот, если он протрален давно, то доверия к нему меньше. В особенности осторожно надлежит относиться к давно траленным, редко посещаемым судами, фарватерам.

Из этого следует, какое существенное значение имеет своевременное и точное оповещение всех судов о состоянии тральных фарватеров. Радио об обнаруженном поле, закрытии того или другого фарватера должно передавать особо срочно и всеми возможными способами, чтобы была полная гарантия, что они дойдут до всех тех, кого они непосредственно касаются, и прежде всего для судов, находящихся в море.

3. Следующая группа тральщиков имеет своим назначением лишь о б с л е д о в а н и е р а й о н о в м о р я.

Таковое обследование не носит периодического, повседневного характера, а выполняется по особому приказанию.

Сама работа состоит в том, что несколькими контрольными галсами с тралами проверяют определенный район моря.

Здесь от тральщиков требуется большой ход, чтобы успеть обследовать достаточно обширный район, и соответствующая мореходность.

Не принадлежа к числу строго периодических работ в траленни, работа эта предусматривается планом в виде выделения для этой цели особого отряда тральщиков.

Если предполагается обследовать район, находящийся в сфере вероятного появления подводных судов противника, то обследование этого района может составить цель целой операции, при соответствующем обеспечении и поддержке ее.

4. Что касается тральщиков, которые имеют назначением траление входов и выходов, то здесь по существу имеют место все те соображения, которые мы высказывали в п. 3. Надо лишь прибавить, что эти отряды тральщиков должны быть включены в охрану того района или порта, подходы и выходы из которых ими периодически тралятся.

5. Мины, встреченные на фарватере при подходе или входе, как общее правило, уничтожаются тральщиками, их обнаружившими.

Однако, когда обнаружено целое минное поле, то работа по его уничтожению заняла бы на несколько дней данную группу, лишив ее возможности выполнить свою задачу в иных местах и на других фарватерах. Кроме того, заграждение может быть поставлено настолько мелко, что уничтожение его доступно лишь особо мелкосидящим тральщикам, имеющим катерные тралы и специальные приспособления.

Это обязывает иметь еще особую группу тральщиков, предназначенных специально для уничтожения.

В согласии с вышесказанным составляется общий план траления, который должен предусматривать также сосредоточение возможного количества их для совместной работы по обследованию в кратчайшее время некоторых особо важных районов (напр. маневренные районы флота).

Меры, принимаемые в целях обеспечения мореплавания против подводных лодок неприятеля.

С самого начала мировой войны выяснилось громадное значение подводных лодок. Значение это было столь велико, эффект их первых боевых операций был столь неожидан, что первое время лодки были хозяевами судеб судов на морских путях сообщения. Средств против подводных лодок фактически не было и пока эти средства были выработаны и применены, до тех пор подводные лодки немцев держали в страхе морские сообщения союзников.

Повидимому роль подводных лодок и в Германии до войны недостаточно оценивалась, но заслуга ее в том, что она первая поняла, какую помощь они могут ей оказать, и первая решительно стала на путь усиления подводного судостроения.

На примере эффектного боевого выступления подводных лодок мы можем видеть то чрезвычайное значение, которое имеют новые средства войны. Против подводных лодок средства были, как мы знаем, выработаны; но пока их не было в достаточном количестве, пока они не были надлежаще организованы, до тех пор подводные лодки были господами положения в тех пределах, кои им позволяли наступа-

тельные их свойства. Повидимому, этот первый период новизны оружия является временем, когда оно особенно полно может быть использовано. Потом границы применения несколько с'уживаются и тот же успех достигается более дорогой ценой.

В настоящее время противолодочные средства выработаны настолько, что весьма затрудняют операции подводных лодок. Однако, последним еще открываются возможности, так как средств требуется много, чтобы действительно обезопасить от них себя полностью, в особенности тогда, когда охрана должна вестись на значительных районах моря. И до сих пор энергично проведенные, надлежащим образом подготовленные операции подводных лодок имеют весьма крупное значение, в особенности на морских путях сообщения.

Охрана от подводных лодок базируется на следующих средствах и возможностях: употреблении для этой цели мин заграждения, боноваго, сетевого заграждения, и специально организованной сторожевой службой. При этом для обнаружения лодки, помимо наблюдения моря с судов, воздушных аппаратов и с берега употребляются выслушивающие аппараты (гидрофоны), электромагнитные обнаруживатели, сигнальные сети и пр. Для уничтожения же лодок—противолодочные бомбы, ныряющие снаряды, мины, сети с подрывными патронами и пр.

Не останавливаясь на рассмотрении этих средств в отдельности (что и не входит в программу нашего курса), мы ограничимся изложением самих операций по охране от подводных лодок в связи с боевой деятельностью флота.

Вопрос этот надлежит разделить на несколько характерных заданий, которые флотом могут быть пред'явлены, именно:

1) Охрана маневренных районов, гаваней, рейдов, внутренних фарватеров, где должно быть совершенно исключена возможность проникновения неприятельской лодки. Здесь должен быть сосредоточен максимум противолодочных средств.

2) Охрана внутренних морских путей сообщения, (т. е. соединяющих базы флота, в иных случаях проходящих через большие районы моря, обезопасить которые в полной мере не представляется возможным.

3) Охрана судов в открытом море, где лодкам предоставлены большие возможности и где заведомо невозможно оборудовать театр сколько-нибудь надежно противолодочными средствами. В этом случае центр тяжести охраны лежит в специальном обеспечении каждого судна или отряда снабжением его средствами борьбы против лодок, либо охранением

специальным конвоем. В частности, особых мер охранения требует флот, совершающий переход в море через зоны, где встреча с неприятельскими подводными лодками вероятна.

Независимо от мер охранения против неприятельских подводных лодок (выполняемой службой охраны на театре или конвоем) *каждый следующий в море корабль, должен быть готов к атаке его лодками, имея специально организованную службу по наблюдению за подводными лодками, надлежащее вооружение для борьбы с нею, и определенный план действий* (маневрирования) *в случае атаки.*

Это правило должно иметь характер закона, ибо, каковы меры охранения ни принимались бы, какие требования к охране мы ни пред'являли бы, чрезвычайно трудно создать условия, при которых атака подводной лодки будет абсолютно невозможна.

Выше нами указаны три типовых операции по борьбе с подводными лодками. Каждая из них имеет свои особенности, но все таки им присущи некоторые общие требования, каковые мы предварительно и рассмотрим.

Собственно задача борьбы, активной борьбы с подводными лодками распадается на две: поиски лодки и уничтожение ее. Наряду с активной борьбой, имеет место и пассивная оборона (охрана) от них, ввиде перечисленных средств, мин, заграждения, сетей и пр. Но эти пассивные средства могут охранить только некоторые районы, и то условно, поскольку не сложится обстановка, позволяющая подводной лодке в них ориентироваться и изыскать способ миновать эти преграды. Весь центр тяжести противолодочных операций лежит именно в активных поисках лодок и их уничтожении. Пассивные средства здесь играют лишь подсобную роль.

Поиски лодки осуществляются специальными судами, воздушными средствами, береговым наблюдением и применением механических способов обнаружения их. Для уничтожения же их привлекаются суда и воздушные средства, специально организованные для этой цели.

Для успешной борьбы с подводными лодками требуется продуманная организация, находящая себе выражение в планомерном использовании всех средств борьбы. Действия в этом направлении, проводимые в течение всей войны, должны быть вполне согласованы, и коль скоро борьба с подводными лодками ведется на больших районах моря, они должны быть об'единены одним руководством.

Для того, чтобы руководить операцией против подводных лодок в открытом море, необходимо тщательно собирать, на-

носить на карте и отмечать все сведения о подводных лодках, дабы путем наблюдений и сопоставлений выяснить пути, которыми они пользуются при выходе из своих баз, районы, где они занимают свои позиции, сколько лодок находится в данный момент в море, и пр. Лишь имея такую общую картину использования неприятелем своих подводных лодок, возможно наметить систематический план для борьбы с ними в открытом море.

Англичане к середине войны провели очень строгую организацию, централизовав в одном месте сбор всех сведений о подводных лодках немцев, изучая данные относительно них и руководя оттуда общими мерами борьбы с ними.

Мы также к концу войны путем систематического сбора сведений имели возможность, с большей или меньшей достоверностью, судить о местах нахождения подводных лодок, определить порядок несения ими службы в открытом море, благодаря чему имели основание для суждения об относительной безопасности того или другого района в отношении встречи с неприятельскими подводными лодками и определить время, когда встреча с ними менее вероятна.

Конечно об всем этом, повторяю, можно судить лишь с большей или меньшей вероятностью, но такая работа несомненно дает главные ориентирующие данные об общем направлении, в котором следует предпринять борьбу с подводными лодками противника.

Общее стремление противолодочных операций должно быть а правлено к тому, чтобы *запереть* лодки, лишить возмож- о сти выхода их в открытое море, почему здесь имеет зна- е ние заграждение путей, по которым они могут выходить море. С целью закрыть выход немецким подводным лодкам океаны, американцами и англичанами было поставлено грандиозное минное заграждение в северной части Немецкого моря, которое являло собой столь значительное препятствие, что с этого времени подводная война, до сих пор успешная для немцев, была весьма стеснена. Помимо того, что это заграждение служило причиной гибели некоторых германских подводных лодок, оно явилось громадным препятствием морального характера для выхода их. Однако, не только это заграждение обусловило столь трудную для германских лодок обстановку; из приводимой ниже таблицы мы видим, что лишь совокупностью всех средств союзники достигли успешных результатов.

За время войны погибло 156 германских подводных лодок, причем, с более или менее точно установленными данными можно считать, что:

от мин заграждения погибло .	35 лодок
» противолодочных бомб . .	35 »
» подлодок неприятеля . . .	19 »
» артиллерийского огня миноносцев, сторсудов и больших кораблей	20 »
» противолодочн. тралов разных систем	4—5 »
судами-ловушками	12 »
таранами больших судов . . .	4 »
торговыми судами	4 »
при посредстве сетей	10 »
атаками с воздуха	7 »

Эта таблица рисует нам разнообразие средств применяемых союзниками в борьбе против лодок.

Стремление закупорить подводные лодки в ограниченном районе, не давая им возможности выйти в море, или во всяком случае до пределов возможного затрудняя выход, не ограничивается только постановкой минного заграждения или установкой противолодочных сетей. Такое заграждение, будучи поставлено вблизи неприятельских баз, должно быть непременно охраняемо и восстанавливаемо; иначе, будучи обнаружено противником, оно будет быстро обезврежено, если и не полностью, то по крайней мере в части, достаточной для прохода лодок. А т. к. не всегда это возможно, то приходится выбирать: либо ставить заграждение в своих водах, в сфере действий собственного дозора, охранять их, либо ставить мины вне района действий собственного дозора, но непрерывно его усиливать и возобновлять. Конечно, то и другое решение зависит от обстановки.

Надо считать, что постановка заграждения со 100% вероятности взрыва подводной лодки—задача весьма трудно осуществимая на сколько-нибудь значительных районах моря. Она затрудняется еще и тем, что зачастую нельзя отказаться от пользования данным районом моря для производства других

операций и надо обеспечить себе свободные проходы, а в иных случаях и районы для маневрирований своих судов. Поэтому, всегда остаются некоторые возможности для прохода неприятельских подводных лодок.

Изучая борьбу с подводными лодками втечение мировой войны, мы видим, что наиболее радикальным способом является заблокирование лодок в базах тем или иным путем. Коль скоро лодки имеют возможность выходить в море, то задача борьбы с ними там чрезвычайно усложняется. Средства, которые тратили на борьбу с подводными лодками, союзники были столь значительны и обременительны для них. что уже одно это до некоторой степени оправдывало значение операций последних в общем ходе войны, вызывая громадные расходы и требуя содержания большого количества специальных судов на этой службе.

Примечание. Англичане принуждены были привлечь для этой цели около 3000 судов, французы 1000, не включая сюда судов для охраны морских путей.

Обширное применение противолодочных средств в океанах вызывало, однако, далеко несоответствующее их размерам паление успешности действий подводных лодок, при борьбе с ними в открытом море, до тех пор, пока союзниками не была принята система конвоирования пароходов и транспортов и не был установлен определенный, очень строгий режим мореплавания.

С другой стороны применение тех же средств дало весьма положительные результаты при охране ограниченных районов моря (Канала, внутренних вод Англии и пр.).

Сопоставляя все сказанное и результаты борьбы с подводными лодками на море в мировую войну, мы можем сделать следующие выводы;

1) Если позволяет обстановка и средства, надо стремиться запереть лодки в их базах, либо заблокировать их в ограниченном районе, к этим базам прилегающем.

2) Если на это нет средств, обстановка тому не благоприятствует, то надлежит перенести центр борьбы на охранение своих внутренних районов для обеспечения в них мореплавания.

3) Для обеспечения безопасности мореплавания в открытом море, надлежит базироваться на те средства охранения, которые можно организовать при следующем отряде или группе транспортов—непосредственно. (В этих условиях приходится эшелонировать транспорты, ибо для конвоирования каждого транспорта в отдельности средств не хватит).

Охрана от подводных лодок в районах требующих особого обеспечения безопасности плавания.

Часть театра, подлежащая охранению от подводных лодок, разбивается на районы сообразно местным условиям. В каждый район назначается необходимое количество средств, об'единенных общим для каждого района командованием. Кроме того, каждый район обсрудовывается противолодочными средствами позиционного характера (мины, сети) сообразно местных условий и учитывая обстановку.

Прежде всего надлежит организовать в районе службу наблюдения лодок, которое осуществляется береговыми постами, сторожевыми и специальными судами и воздушными аппаратами.

Назначая посты берегового наблюдения и организуя их, следует иметь в виду, что заметить лодку, распознать, что это именно лодка, а не случайно плавающий предмет, не так просто, и рекомендуется поручать наблюдение нескольким наблюдателям, каждому в сравнительно ограниченном секторе, на котором он мог бы фиксировать все свое внимание.

Береговое наблюдение чрезвычайно ограничено. Охватывая только прибрежную полосу оно действительно лишь днем (ночью случайно—только по шуму) и им лодка может быть обнаружена только тогда, когда она либо показывает перископ, либо всплывает. Надо иметь в виду, что при плавании у берегов, в особенности на фарватерах, лодка должна время от времени ориентироваться и показать свой перископ, хотя бы на короткое время.

Особенное внимание должно быть проявлено на наблюдательных береговых пунктах у входов, фарватеров, и вообще в тех местах, которые по условиям обстановки могут явиться подходящими для выбора позициями лодками при выжидании ими об'ектов атаки. Употребление гидрофонов, выслушивающих лодку, особенно продуктивно при установке их на берегу, почему береговые наблюдательные пункты должны быть непременно снабжены ими. Кроме того, как мы указывали, специальные кабели, проложенные по дну моря, могут при помощи чувствительных приборов обнаружить место лодки, и вообще всякого корабля, независимо от того видим он или нет.

Поиски лодки в море ведутся, как мы указали выше, специальными судами и воздушными аппаратами.

Мы уже имели случай сказать о том, что в иных случаях наблюдением с воздуха возможно обнаружить подводную лодку на глубине. К сожалению точных данных, чтобы су-

дить о том, когда и при каких условиях можно расчитывать увидеть лодку и на какой именно глубине, пока не имеется (это может быть установлено путем опытов для различной прозрачности моря при различном освещении, погоде, ветре и пр.); и сейчас можно об этом ценном качестве воздушных средств судить лишь весьма условно, допуская, что при благоприятных условиях лодка ими может быть обнаружена на глубине в несколько сажень—в то время, когда аппарат находится непосредственно над ней, будучи способен видеть ее в очень небольшом конусе наблюдения.

Мы сейчас говорим про поиски лодок не в открытом океане, а в относительно ограниченном районе моря, который мы в состоянии обслужить и наблюдать. Здесь должно вести почти непрерывное наблюдение за поверхностью, учитывая необходимость всплывать лодке для ориентировки днем, а ночью для зарядки аккумуляторов.

При этом надлежит иметь в виду, что поиски лодки в надводном положении пред'являют более строгие требования, нежели наблюдение за кораблями. В последнем случае, организуя рейсы аппаратов, можно исходить из того, что аппарат может удалиться от начальной точки своего дозорного полета на расстояние, не превышающее того времени, которое нужно кораблю, чтобы пройти диаметр круга видимости с аппарата, когда он находился в первоначальной точке; здесь же приходится считаться с тем, что лодка всплывет лишь на короткий промежуток времени и сейчас же уйдет на глубину опять. Если это всплытие совпадает с моментом отсутствия аппарата, или столь кратковременно, что с аппарата не успели усмотреть лодки, то лодка может остаться необнаруженной.

Специальные суда, в отношении наблюдения поверхности воды, находятся в еще более трудном положении, обладая малым видимым горизонтом и меньшей скоростью. Но поставленные на них гидрофоны дают возможность искать путем выслушивания, когда лодка находится на ходу, хотя бы и на глубине. При этом надо отметить, что техника гидрофонов не дает пока больших расстояний (около 15—20 миль, при застопоренных главных машинах преследующего судна, и при условии, что лодка идет большой скоростью, производя значительный шум). С введением бесшумных двигателей на лодке—они еще более сократятся; однако сама возможность подобного выслушивания делает применения специальных судов для этой цели весьма ценным, тем более, что ночью, в туман и вообще при дурной видимости, способ

выслушивания является единственным, которым можно с судов определить место нахождения лодки.

Из сказанного заключаем, что поиски должны вестись одновременно и береговым наблюдением, и судами, и аппаратами, и дирижаблями (которые в этом отношении имеют некоторое премущество перед аппаратами: более устойчивая платформа для наблюдения, способность менять ход, держаться на месте).

При этом организация их службы зависит:

а) от местных условий охраняемого района—его величины, очертания берегов, наличия узкостей, количества входов, глубины, прозрачности воды и пр.—все это оказывает свое влияние на организацию поисков.

б) от погоды и условий видимости; в свежую погоду и туман средства авиации бессильны и приходится базироваться на службу судов; с другой стороны и действия самих лодок в этом случае значительно ограничены.

г) от времени суток—вызывая ночную и дневную организации.

д) от того, поскольку надежно оборудованы позиционными средствами подходы для лодок с моря, вообще и отдельные направления—в частности.

е) от общей обстановки в районе; очевидно, что в те периоды, когда появление лодок особенно опасно (маневры флота, плавание большого количества судов, или иные условия), служба должна быть усилена и более тщательной.

Наблюдательная служба должна быть организована в нескольких вариантах, из коих основными явятся:

1) нормальная схема,

2) усиленная схема

и каждая из них—ночная и дневная.

При этом должны быть предусмотрены: падежная связь для немедленного оповещения об обнаружении лодки, порядок смены судов и аппаратов, точная координация их рейсов, и возможность быстро *сосредоточить необходимое количество средств для уничтожения обнаруженной лодки.*

Всякий аппарат или сторожевой корабль, обнаруживший лодку, должен тотчас пытаться уничтожить ее. Как общее правило, надо покрыть бомбами весь тот район, куда она может уйти или уклониться во время преследования. Если лодка показалась на короткое время, а потом ушла под воду и скрылась, то необходима помощь присылкой поддержки обнаружившему:

В общем случае—первыми должны подойти аппараты, как более быстроходные, высланные специально для этой цели и участвующие в воздушном дозоре в данный момент. Их задачей является забросать лодку бомбами, если она видима, и весь район, где она может находиться, когда ее не видно. В последнем случае требуется особая систематичность в бросании бомб, которые надо распределить по всему району. Таких бомб требуется большое количество, коль скоро район этот значителен, почему должно быть вызвано несколько аппаратов (в этом отношении выгодны дирижабли, поднимающие относительно большое количество бомб).

Непременно должны быть вызваны и уничтожающие суда. Последние, будучи снабжены выслушивающими приборами, имеют возможность следить все время за лодкой, слушая гидрофонами шум, ею производимый. Тактика их сводится к упорному преследованию лодки и систематическому поражению бомбами и снарядами (также тралами) района, где она может находиться. Желательно, чтобы суда подходили с разных сторон, систематически обследуя этот участок моря, не давая лодке всплыть для ориентировки, запутывая ее, окружая взрывами бомб.

При наличии благоприятной обстановки, своевременного сосредоточения уничтожающих средств и аппаратов, лодке чрезвычайно трудно избежать уничтожения. Если операция имеет место в районе, специально оборудованном сетями и минами заграждения, то задача облегчается.

В виду большого значение быстрого сосредоточения средств для уничтожения лодки, должно быть предусмотрено надлежащее расположение частей для поддержки дозорных средств и, прежде всего, *близостью маневренных баз, дозорных судов и аппаратов*.

По существу борьба с подводными лодками является одной из функций дозора, на которого ложится организация борьбы с лодками в районе. Поэтому обе операции должны быть вполне согласованы. Равным образом и управление ими в пределах данного района должно быть об'единено. Обычно об'единяющим начальником явится начальник дозора.

Задачи службы связи, ее организация, оповещение судов о состоянии театра и об обстановке.

Для организации берегового наблюдения, установления связи между берегом и судами и отдельными частями флота, для учета и наблюдения судов, находящихся в море и для оповещения их о состоянии театра и обстановке на нем в данный момент, организуется «служба связи театра», подчиненная штабу командования флотом.

Как видно, задачи этой организации выходят далеко за пределы связи в узком смысле этого слова; к такой организации мы пришли путем большого опыта именно такая организация связи явилась наиболее отвечающей потребностям флота.

Примечание. Можно службу связи в таком виде, как я ее понимаю, толковать как отделение штаба, возглавляющее соответствующую организацию. Но вряд ли это будет правильно, так как вся совокупность перечисленных обязанностей составляет в целом задание, требующее органа с достаточной самостоятельностью.

Служба наблюдения и связи должна быть организована заблаговременно, в известной части всегда функционировать и полностью развертываться во время войны.

Оборудование службы связи должно состоять из: а) наблюдательных пунктов, б) береговой радиотелеграфной связи, в) телеграфов, телефонов и семафоров, г) средств звуковой связи.

Сама организация связи должна быть чрезвычайно точной. Надлежит безусловно обеспечить самую быструю и надежную связь между судами, наблюдательными постами и передачу приказаний, оповещений и донесений. Нервы войны—средства связи. От совершенства работы связи зависит возможность управлять операциями и действиями флота.

В управлениях службы связи собираются все сведения об обстановке на театре, о состоянии безопасности мореплавания во всех отношениях и сведения о неприятеле, имеющие значение для судов, выходящих в море. Учет этих судов, наблюдение за их плаванием и своевременное предупреждение об изменившихся условиях плавания—лежит на обязанности службы связи.

Корабли, выходящие в море, должны иметь возможность получить в отделениях службы связи все необходимые для них сведения в отношении мореплавания и обстановки, и о находящихся в море своих судах, которые они могут встретить (в особенности ночью или в тумане).

Примечание. Могут быть возражения, что такой постановкой вопроса нарушается секретность во время войны; что управление службы связи явится источником информации в больших пределах, чем это нужно. Однако следует иметь в виду, что для корабля, идущего в море, необходимо знать обстановку, в которой ему предстоит сделать переход, чтобы не открывать самому для него неожиданных, а для командования давно изве-

стных обстоятельств, которые могут поставить корабль в затруднительное положение. Здесь и разговора не может быть о том, чтобы посвящать каждый корабль во все оперативные секреты, но непременно надо сообщить ему все то, что необходимо знать: о тральных фарватерах, переменах в ограждении, о неприятельских лодках, могущих быть им встреченными, о своих лодках и судах, которых он может встретить в море, о воздушных аппаратах и пр. Если этого не сделать, может быть большая неразбериха и несчастия с судами.

II. Тактическая организация походного порядка.

Общие понятия. Передвижение силы от момента начала операции и до встречи с противником—носит название марш-маневра, или (как предложил Н. Л. Кладо) маневренного перехода. Разведка, маневренный переход (марш-маневр) и бой—суть главные операции флота. Они связаны между собой общей идеей и по существу являются лишь звеньями одной целой стратегической операции.

Переходы флота, не имеющие своей непосредственной целью бой, а лишь проходящие в условиях возможного соприкосновения или встречи с неприятелем, в районе его вероятных действий, должны удовлетворять тем же правилам, устанавливаемым для марш-маневра. Каковы эти требования—мы увидим ниже, пока же отметим, что все, о чем мы будем говорить, излагая отдел о марш-маневре, более или менее полностью применимо ко всякому переходу флота в море вообще.

Если флот не в полном составе, а передвигается лишь часть его, то требования соответственно с'уживаются до пределов, обеспечивающих надлежащий тактический порядок при следовании этой части флота.

Походный порядок флота. Расположение частей флота при движении его в море—называется походным порядком. Походный порядок—есть организация *совместно* следующих частей, тогда как марш-маневр, как операция, *может* включать в себя несколько *раз'единенно* идущих частей флота.

Исследование марш-маневра с точки зрения целесообразности и обеспечения его составляет задачу стратегии. Нам же приходится говорить преимущественно о походном порядке, о ряде формальных условий, которые должны быть соблюдены, чтобы двигающаяся в море группа судов следо-

вала бы действительно в *порядке*, отвечающем тактическим требованиям.

Походный порядок соблюдается при переходе каждой частью флота и соответственно называется—походным порядком эскадры, отряда, дивизиона, группы и т. п.

Общие требования к походному порядку.

Походный порядок части, делающей переход в условиях возможной встречи неприятеля, должен отвечать обстановке на данном театре военных действий, которая оказывает решающее влияние на его организацию. Кроме того, тактикой устанавливается ряд принципиальных требований, которым таковой порядок должен удовлетворять, а именно:

1. Он должен быть гибок.
2. Удобоуправляем.
3. Скрыт от неприятеля.
4. Быть безопасным и
5. Простым.

Гибкость походного порядка.

Гибкость и удобоуправляемость—суть важнейшие свойства походного порядка. Это вытекает из самой сущности боевой обстановки. Может быть предложено много форм походного порядка, но хороши будут только те, которые этому удовлетворяют.

Для осуществления этих требований необходимо, чтобы:

а) флот располагал возможностью при следовании в море быстро реагировать на всякое изменение обстановки (встреча с противником, минная, воздушная, подводная атака, встреча с минами заграждения, туман, и пр. всякие случайности неизбежные в море), легко переходя из одной формы походного порядка в другую, отвечающую новой обстановке, и предпринимая необходимые для этого движения и перестроения.

б) обладал известной устойчивостью, т. е. не требовал бы коренных перестроений при каждом встреченном препятствии;

в) чтобы была обеспечена возможность управления флотом, связь и передача приказаний;

г) чтобы каждой части была бы обеспечена известная самостоятельность, круг которой определяется условиями перехода и задачей ее.

Как эти требования осуществить,—мы рассмотрим для наиболее типичных случаев перехода флота, когда будем говорить о формах походного порядка.

Скрытность движения флота от неприятеля.

Всякое передвижение судов флота должно быть исполнено по возможности секретно от неприятеля; движение же эскадры, имеющей задачей вступить с ним в бой — секретно в особенности. Да оно и понятно, т. к. этим обеспечивается возможность внезапного развития операции, для которой переход предпринимается. Следовательно, все возможные меры в этом отношении должны быть приняты.

Тактически, т. е. построением того или другого походного порядка, скрыть передвижения своего флота затруднительно, коль скоро переход совершается в том районе, где противник ведет наблюдение за морем. Поэтому, предпринимая операцию, которая должна быть внезапна для противника, следует особенно тщательно предусмотреть этот вопрос путем выбора надлежащей обстановки для перехода, как в отношении времени суток, погоды, видимости и пр., так и назначая соответственные курсы, сообразуясь с имеемыми сведениями о неприятеле. Коль скоро обстановка для перехода неблагоприятна, а внезапность для предпринимаемой операции составляет по тем или другим соображениям особенно важное значение, — скрытность перехода надлежит подготовить и обеспечить путем отвлечения противника побочными операциями.

Из истории мы знаем, что операции, проведенные внезапно, когда противник их не ожидает, уже в этом содержат залог успеха, давая в свои руки инициативу при первом боевом столкновении. Мы знаем примеры тому, что от того, когда противник обнаружит двигающийся для выполнения намеченной операции флот, зависело очень многое в последовавших событиях.

Поэтому, надлежит с особой тщательностью исследовать всю обстановку, в которой будет проходить маневренный переход эскадры, больше полагаясь на нее, нежели на ту или другую форму походного порядка, которую ей можно придать для этой цели.

Противник располагает следующими возможностями для обнаружения перехода флота:

а) получив сведения агентурным путем;

б) наблюдая приготовления флота к походу;

в) разведкой авиации, судов и подводных лодок;

г) радиоразведкой;

д) случайно (от встреченных купцов, например);

е) вследствие недостатков походного порядка избранного флотом и другой его организации.

Как ни очевидна необходимость сохранить переходы флота в тайне от неприятеля—не всегда это удается.

Известно, какое большое осложнение для нашей Артурской эскадры представляла японская дозорная служба перед Порт-Артуром, сообщавшая командованию японским флотом обо всех приготовлениях к походу ее. Выйдя для прорыва 28-го июля, эскадра встретила главные силы японского флота уже развернувшимися и вполне готовыми к бою.

В настоящее время, с развитием авиации, противники получили возможность вести стратегическую разведку в таких пределах, в каких это не мыслилось раньше.

При этом надо указать, что средств противостоять этому своей же воздушной силой — очень мало, ввиду трудности защитить все направления, откуда могут показаться разведчики противника и, как общий вывод, следует признать,— что в то время и в тех районах, где противником производится воздушная разведка — движение флота чрезвычайно трудно сохранить в секрете. О некоторых мерах, которые надлежит принять в походном порядке, чтобы поскольку возможно застраховать себя от обнаружения возможной разведкой, мы скажем, когда будем говорить про форму и организацию походного порядка, сейчас же отметим только то, что меры эти мало надежны и что центр тяжести вопроса лежит в иной плоскости—в выборе для похода обстановки и расчете самого похода в отношении выбора курсов, оценки различных районов в отношении вероятности там встретить воздушную разведку и прежде всего в производстве собственной разведки.

Авиация, как мы сказали, в свежую погоду чрезвычайно затруднена в своих действиях, а иногда и вовсе неспособна подниматься. Ночью, в туман—можно быть уверенным в том, что вероятность обнаружения авиацией противника нашего флота—невелика. Равным образом дождь, дурная видимость способствуют возможности пройти незамеченным авиацией противника.

Ночь, дурная видимость, свежая погода—вот обстановка, наиболее благоприятная для действий флота, нерасполагающего достаточными противвоздухоплавательными средствами, который должен, в силу этого, свои операции проводить тогда, когда авиация противника бессильна.

Для того, чтобы иметь определенный критерий при выборе обстановки, надо располагать сведениями об обычных курсах полетов неприятельских дозорных и разведочных аппаратов и времени этих полетов.

Неприятельские подводные лодки, несущие разведочную службу, способны обнаружить движение нашего флота. Средством борьбы против этого является тщательное наблюдение всего горизонта кругом главных сил флота во первых, во вторых также выбор надлежащих курсов по районам, где встреча с лодкой относительно мало вероятна.

Радиопереговоры в море, при наличии радиопеленаторов у неприятеля, дают ему точное место телеграфирующего корабля. Поэтому, как общее правило, радиопереговоры в море должны быть сокращены до минимума (корабль в море может, а в иных случаях должен—не давать квитанций), а если то возможно, то прекращены вовсе.

Мы видели, что днем в хорошую погоду, при плавании районах, где возможно появление воздушной разведки противника, чрезвычайно трудно сохранить переход в секрете от него; приходится в этом отношении главные расчеты возлагать на обстановку, когда авиация бессильна нести свою разведочную службу. Но в этих условиях разведка будет нестись судами, поэтому, чтобы здесь не быть обнаруженным противником, надлежит соответственным образом организовать походный порядок, выделив *дозорные цепи* судов, назначение которых, во первых—служить глазами главных сил флота, а во вторых—не допустить неприятельских разведчиков на вид своих главных сил.

Наконец, самая форма походного порядка может в той или другой степени влиять на обнаружение его противником.

Оффициальная причина того, что наша 2-я Тихоокеанская эскадра подходила к Цусимскому проливу, не имея перед собой ни разведочной, ни дозорной цепи, заключалась, по показанию адмирала Рожественского, в том, что он опасался растянуть эскадру выдвижением вперед отдельных судов и тем дать возможность японцам обнаружить эскадру ранее, нежели они обнаружили бы в условиях когда она шла одной компактной, массой. В тех условиях, которые имели место в Корейском проливе, когда нельзя было рассчитывать избежать боя с сосредоточенным здесь японским флотом, и следовательно прежде всего иметь в виду интересы боя и иметь тактическую разведку для боя необходимую,—там такое решение очевидно неправильно. Но мыслима обстановка, когда следует предпочесть именно компактную форму боевого порядка, как условие для большей вероятности пройти скрытно от неприятеля.

Прежде, чем закончить этот вопрос, надо еще несколько слов сказать о *маскировке* движения эскадры, как о средстве скрыть таковое от неприятеля.

Окраска судов играет при этом некоторую роль, значение которого однако, не следует преувеличивать.

Большее значение имеет дым из дымовых труб. Выше я привел некоторые данные относительно дальности горизонта аппаратов, которые в состоянии заметить дым с 30 миль, судно же могут разглядеть с дистанции почти вдвое меньшей. Поэтому — совершенно обязательно требование бездымного поддержания паров на ходу. Это может быть выполнено тренировкой и специальным обучением кочегаров. (Мы на наших линейных кораблях на второй год плавания их почти достигли этого, тогда как в первый год они дымили невероятно, и из Ревеля можно было видеть облако над Гельсингфорсом, поднимаемое нашими линейными кораблями типа *Гангут*). Суда с двигателями внутреннего сгорания имеют в этом отношении существенное преимущество.

Наконец, в настоящее время получило самое широкое применение новое средство—специально дымовые завесы, которыми корабли могут окутаться и закрыться от наблюдения неприятеля. Особенно существенное значение дымовые завесы будут иметь в период подхода флота к соприкосновению с неприятелем, накануне производства развертывания для боя, дабы скрыть последнее от неприятеля.

Обеспечение безопасности движения флота в море.

Во время перехода флота в море, в районе действий неприятеля, ему следует учитывать возможность:

1) внезапного появления неприятельских морских сил, и в иных случаях неизбежность боевого столкновения с ними.

2) встречи мин заграждения,

3) атаки неприятельских подводных лодок,

4) атаки воздушными силами.

Меры в походном порядке на случай встречи с неприятелем.

Как бы хорошо ни была организована разведочная служба, ориентирующая о нахождении неприятеля, на походе в море, в районах, где встреча с ним возможна, всегда надлежит принять меры для того, чтобы встреча эта не была неожиданной.

Флот, застигнутый внезапно, может быть разбитым раньше чем успеет выстроить свой боевой порядок.

Необходимо:

1) Оценить условия перехода, выбрав курсы и время, учитывая вероятность встречи с противником.

2) Заблаговременно узнать о приближении противника, добыть все необходимые сведения о нем для развертывания.

3) Иметь обеспеченную возможность сделать все перестроения, необходимые для боя, с тем, чтобы начать его в желаемом боевом порядке, держа инициативу в своих руках.

По первому вопросу нам сейчас говорить не приходится, он решается в зависимости от обстановки на театре в данный момент.

Что же касается других, то здесь имеет место аналогия с дозорной службой

Должны быть дозорные линии. Удаление их от главных сил флота определяется соображениями о минимальном времени, необходимом для перестроения в боевой порядок.

Дозору в море необходимо придать известную боевую устойчивость, имея в виду, что на него тотчас по соприкосновении с противником, ложатся задачи тактической разведки и обеспечения развертывания. Поэтому поддержка дозора в этих условиях имеет особенное значение и формы этой поддержки должны быть иные, нежели для охранения флота, когда он стоит на якоре, в базах и под прикрытием береговых батарей.

В общем случае, необходимо, чтобы дозор задержал развертывание противника, мешал ему в этом, прикрывал, как сказано, свое развертывание, и был бы способен начать бой.

Все вышесказанное приводит к мысли о необходимости выделить достаточно сильную часть впереди следующего в море флота (необязательно впереди точно по курсу, впереди— понимая это в сторону, откуда ожидается противник, или где встреча с ним особенно вероятна). Эта часть называется *авангардом* флота.

Задачей авангарда является: *служить поддержкой дозора в море, прикрытие и обеспечение развертывания флота, производство с боем тактической разведки, борьба против дозора и разведки противника, и, обычно, начало боя.*

Действия авангарда имеют громадное значение. Когда нам придется излагать главу о бое, то понадобится подробно остановиться на значении инициативы в начале его. Бой решается не в момент понесения тех или других потерь, а в момент утраты инициативы действий. Роль авангарда, как части, обеспечивающей проведение своей инициативы с момента начала боя, понятно, чрезвычайно ответственна. Для того, чтобы с начала боя развить всю свою мощь, надо вступить в бой готовым вполне, т. е. развернувшимся. Флот, который не успел выполнить своего развертывания, когда противник его уже готов к бою, сразу же оказывается в трудном положении. Авангард, по выражению моего предшественника по кафедре

А. Д. Бубнова, «вбивает гвоздь на поле сражения», кругом которого развиваются события боя [1]).

Естественно, управление деятельностью дозора — централизовать к авангарду, который явится также опорой тактической разведки. Авангард необязательно пришит к главным силам, он, согласно обстановке, может быть выдвинут на более или менее значительное расстояние, может иметь специальные задачи сообразно замыслу операции и связывать его место непременно определенной, уставного характера нормой, не приходится.

В Ютландском сражении роль авангардов с обоих сторон играли отряды линейных крейсеров адмиралов Битти (англ.) и Хиппера (герм.), выполнявшие одновременно функции тактической разведки и обеспечивавшие развертывание в начале боя.

В случае, если авангарду будет дано специальное поручение, отводящее его значительно в сторону от направления движения главных сил, то при последних могут быть организованы свои дозорные цепи с поддержкой.

Итак, назначением авангарда и дозора флот охраняется от внезапной встречи с противником. Когда же по условиям обстановки (ночь, туман) дозорная служба сильно затруднена или невозможна вовсе, тогда походный порядок должен быть таков, чтобы флот каждый момент был готов отразить нападение неприятеля.

Меры в походном порядке на случай встречи мин заграждения.

Меры против мин заграждения распадаются на две группы:

а) поддержание в безопасном состоянии всего театра и

б) меры, принимаемые следующим в море флотом непосредственно.

Выше мы говорили о тральных работах в охраняемом районе театра; при плавании в открытом море, чрезвычайное значение имеет выбор курсов флота: предпочтительнее пользоваться для плавания районами больших глубин, где присутствие мин заграждения менее вероятно.

Что касается до принятия мер в собственно походном порядке, то тут приходится пользоваться эскадренными тральщиками.

Траление весьма затрудняет движение флота, сильно сокращая скорость его—во первых, и делая весьма громоздкой конструкцию походного порядка—во вторых.

---

[1]) А. Д. Бубнов в своем курсе тактики едва ли не впервые в морской литературе высказал ценные мысли о значении авангарда, в большей своей части подтвердившиеся в Ютландском бою.

Отдельному отряду тральщиков, поручается обследовать море впереди курса флота. Траление их лишь до некоторой степени обеспечивает от мин. Их задача лишь обнаружить минное поле, и тем дать сигнал флоту для принятия мер и соответствующего перестроения.

От этих тральщиков требуется прежде всего особо большой ход, дабы не задерживать общего движения и, кроме того, достаточная мореходность, чтобы при свежей погоде можно было бы входить в сомнительные в отношении мин заграждения районы моря. Коль скоро минное заграждение обнаружено, командованию флотом предоставляется решить вопрос — обходить его или нет. Если предположено пройти тем же курсом, то необходимо организовать специальное траление непосредственно перед частями флота. Такое продвижение флота характеризуется как медленностью его, так и негибкостью: части в высшей степени стеснены в своих движениях, крайне ограничены в маневрировании и почти исключена возможность производить боевое развертывание. С этим нельзя не считаться и при прохождении флота через минное поле, надлежит сообразовать его целесообразность с общими условиями обстановки данного момента.

Встреча с подводными лодками.

Как и в отношении мин заграждения, вероятность встречи с неприятельскими подводными лодками, до некоторой степени, может быть предусмотрена выбором курсов для флота.

Путем постоянного наблюдения за театром более или менее выясняются места (позиции) неприятельских подводных лодок и, имея достаточный материал, можно судить о возможности встречи лодки. План (генеральный) своих и обнаруженных неприятельских минных заграждений дает ряд указаний по этому же вопросу.

Примечание. Особенно мала вероятность встречи неприятельских подводных лодок непосредственно вблизи обнаруженных минных заграждений противника в тех районах, где затруднительно определение и места для них. Этим соображением следует пользоваться, если границы обнаруженного минного заграждения точно определены.

Наконец, характер глубины моря также содействует суждению относительной вероятности встречи с лодкой: на глубинах небольших, в районах моря, стесненных рифами и банками, — вероятность встретить лодку меньше, нежели на больших глубинах, безопасных в навигационном отношении.

Вероятна встреча подводных лодок в местах частого плавания судов, на узких фарватерах, при входах и выходах и т. п.

В целях избежания атак подводных лодок, рекомендуется плавание переменными курсами.

Помимо этого при плавании в походном порядке организуются *охранные цепи* сторожевых судов, в непосредственной близости охраняемых ими частей флота.

Флот, следующий в море в большом составе, представляет исключительно ценный об'ект для атаки его лодками, поэтому охранение его в полной мере сторожевыми судами является насущно необходимым требованием.

Методы расположения охранных цепей будут нами приведены ниже при исследовании различных схем походного порядка флота, пока же лишь укажем, что

1) число сторожевых охранных судов при флоте должно быть достаточно для охранения,

2) тип их должен удовлетворять условиям охраны флота на походе (мореходность и достаточная скорость хода),

3) расположены они должны быть таким образом, чтобы охрана была надежна, и в особенности со стороны тех направлений, кои опасны в отношении атаки лодок.

Самое ценное—ядро флота, его главные силы, поэтому их охранение, даже в ущерб (при недостатке средств) прочим частям флота, должно составлять предмет особой заботы со стороны командования.

Охранение от воздушных атак неприятеля.

Охранение от воздушных атак производится отрядами истребителей и средствами противоаэропланной артиллерии судов дозора и главных сил. При этом надо указать, что лучшим средством против атаки — является последняя, так как атака может произойти столь быстро, что истребители не успеют забрать необходимую высоту для контр-атаки. Если по расчету числа специальных судов с сильной зенитной артиллерией, их не хватает, чтобы охранить главные силы, то последние своими средствами должны отбить атаку, имея надлежащее вооружение для этой цели.

При отражении атаки надо иметь в виду, что уклонение маневрированием весьма повышает шансы на успех ее.

Встреча с неприятельскими миноносцами.

Днем этот вопрос не вызывает особых осложнений; отражение атаки их возлагается на суда охранных и дозорных цепей при надлежащем маневрировании главных сил флота.

Что же касается атаки ночью, то таковую надлежит считать очень серьезной угрозой, прежде всего потому, что ночью миноносцы сразу будут открываться при дистанциях минного выстрела и это влечет за собой ряд требований к походному порядку, сводящихся к мерам охранения эскадры с одной стороны, и к соответствующим формам походного порядка с другой (подробно см. ниже о ночном походном порядке).

Простота походного порядка.

Походный порядок должен быть прост, т. е. удержание судами своих мест должно быть возможно без особого усилия с их стороны, как в смысле форсирования механизмов, так и напряжения личного состава.

Строй, расстояние, относительное расположение частей с этим должны быть сообразованы.

Кроме того, требованием, предъявленным к походному порядку надлежит, считать также возможно легкий переход из него в порядок боевой. В этом смысле самым простым походным порядком надлежит считать такой, который является одновременно и боевым порядком. Но это лишь общее пожелание, могущее иметь место только в частном случае. Боевой порядок строится на совершенно иных основаниях и, вообще говоря, с походным порядком не совпадает. Но, если имеется заранее определенная идея для развертывания флота, то облегчение последнего в походном порядке обязательно должно быть предусмотрено, дабы тем сократить время при развертывании и упростить маневрирование для него.

Таким образом, следующие основные требования должны быть соблюдены в походном порядке:

1. Гибкость,
2. Удобоуправляемость,
3. Скрытность перехода от противника,
4. Безопасность и
5. Простота его форм и организации.

Разделение частей флота в походном порядке.

Особенно ценной частью следующего в море флота являются его *главные силы*, в состав которых входят наиболее сильные суда (в общем случае—линейные корабли). Они занимают центральное место в походном порядке и относительно них назначают места прочим частям и кораблям, входящим в состав флота.

Для поддержки впереди следующих частей и обеспечения развертывания главных сил назначается *авангард*.

Для освещения местности впереди и по сторонам следующего флота назначаются *дозорные и разведочные цепи*, для непосредственной охраны — *охранные цепи*.

При флоте могут быть суда небоевого значения, вспомогательные, они образуют отдельную группу *судов вспомогательных*. Их место должно быть также определено в походном порядке.

Формы походного порядка. Походный порядок части (главных сил).

Все суда зачисляются в одну из перечисленных частей, относительное расположение коих и определит собственно походный порядок флота.

Как было сказано, каждая часть имеет свой походный порядок. Таковой прежде всего определяется строем или комбинацией нескольких строев данной части.

При выборе строя для походного порядка части надо исходить прежде всего из соображения о том, поскольку данный строй отвечает обстановке, при коей совершается переход, подходящ-ли он для быстрого перестроения в строй боевой и, наконец, удобен-ли для совместного плавания и управления

Примечание 1. В дальнейшем изложении мы под *перестроением* будем понимать передвижения, сопряженные с изменением строя, под *эволюцией*—передвижения при условии сохранения того же строя, но иного направления, другого порядка судов и пр.

Примечание 2. Переход флота в море дает практику плавания в данном строе, это надлежит также иметь в виду, пользуясь на походе преимущественно боевыми строями.

Простейшим и наиболее употребительным строем для похода является *строй кильватера*. Его преимущества перед другими заключается в следующем:

1. Этот строй обеспечивает удобоуправляемость: флагманский корабль непосредственно за собой ведет колонну, без специальных сигналов при перемене курса.

2. Он сравнительно прост: в нем легче всего держаться.

3. Строй этот удобен для боя (в общем случае).

Расстояние между судами принято иметь около двух длин корабля (приблизительно 2 каб.). При таких промежутках весьма мала опасность столкновения.

Однако, при наличии нескольких бригад строй одной кильватерной колонны является существенно неудобным: колонна становится очень длинной, всякая ошибка в удер-

жании дистанции, допущенная впереди идущими частями — для концевых суммируется, заставляя их держать все время в напряженном состоянии механизмы, резко меняя ходы.

Ходом части (эскадренным) никогда не может быть назначаем предельный ход худшего ходока. Последнему должен быть оставлен известный запас скорости для выравнивания дистанции (обыкновенно принято назначать эскадренный ход не выше 0,8 хода худшего ходока, если последний не является головным).

Очевидно, чем длиннее кильватерная колонна, тем больший процент имеемого предельного хода надо уделить на выравнивание. Тем менее, следовательно, выгодно применять длинные кильватерные колонны в походном порядке.

При нескольких бригадах применяются двух-трех рядные строи, соответственно сокращающие общую длину кильватерной колонны. Неудобства такой длинной колонны для плавания мы указали. Еще большее неудобство строй длинной кильватерной колонны имеет при ведения боя.

В бою на острых курсовых углах вводится значительная поправка для стрельбы концевых кораблей на их место в строю. Если, например, в одной колонне 3 бригады, то совершенно различны условия ведения огня головными и концевыми; соответственно велики поправки на курсовой угол, что непосредственно отражается и на тактической скорости.

При строе длинной кильватерной колонны части вводятся неодновременно в бой, или же приходится затратить лишнее время на перестраивание. При двух бригадах это еще сравнительно мало чувствительно, но при трех и более чувствительно весьма. Поэтому при плавании в обстоятельствах, когда возможно ждать каждый момент боя, пользования многорядными кильватерными колоннами удобнее одной.

Германские маневренные правила предусматривают два варианта многорядных строев кильватерных колонн в зависимости от интервала между ними; один — подготовительного для боя значения, другой — чисто походный. При подготовительном строе предусматривается возможная надобность перестраивания в строй фронта, почему расстояние между бригадами должно быть не меньше ширины строя фронта той-же части. При походном варианте—этот интервал должен быть достаточен, чтобы гарантировать от столкновений при выходе из строя судов соседней колонны (практически 4—5 каб.).

Но не только для перестроения выгоден подготовительный строй. Он весьма облегчает развертывание в том случае, когда предполагается вести раздельное маневрирование бригад.

в бою, так как раздвинутые в надлежащем направлении части получат более быструю возможность занять свои позиции.

Однако, при следовании в походном порядке широкое расположение частей не всегда допустимо по соображениям навигационного характера. Оно также влияет на общее уменьшение скорости хода, если неизбежны частые повороты, когда одной колонне, ворочающей по дуге малого круга, приходится ожидать другую, идущую по большому кругу. На прямых курсах эта потеря хода не имеет места.

Строй двух кильватерных колонн неудобен при следовании флота в районах, опасных в отношении мин заграждения. В таком случае понадобилось бы слишком много тральщиков, чтобы обеспечить достаточной ширины фарватер.

При наличии *трех бригад* в части, было бы слишком громоздко в походном порядке строить третью кильватерную колонну в том же строе (трудность поворотов, удержания места) и лишь когда имеются особые соображения, побуждающие сократить до минимума глубину порядка части, только тогда прибегают к строю трех кильватерных колонн. Обыкновенно предпочитают третью кильватерную колонну ставить за первой.

Выстраивая кильватерные колонны в несколько параллельных, надлежит иметь в виду следующее соображение на случай атаки этой части минными судами (лодками и миноносцами): колонны наблюдаются стреляющими проектирующимися одна на другой, корабли первой в промежутках второй; а если расстояние между колоннами не превышает дальности перелета мины, направленной в ближайшую колонну, то они достигнут и дальней также. Это почти вдвое повышает успешность минного залпа. Это-то обстоятельство обязывает иметь особо тщательное охранение от мин и миноносцев части, идущей несколькими параллельными колоннами.

Но с другой стороны, чем длиннее расположение походного порядка части, тем большее пространство является подходящим для атаки части теми же минными судами.

Если в состав части входят 4 бригады, то порядок, удобнейший для совместного плавания их в походе, будет строй двух кильватерных колонн.

В целях возможности сноситься сигналами — должно назначать и соответствующие репетичные корабли.

Место флагмана на головном корабле одной из впереди идущих колонн.

Примечание: Вопрос о местах флагманов в походном порядке не вызывает особых затруднений — они находятся

там, где удобнее всего руководить: обычно—флагман в голове колонны.

Всякий строй в походном порядке требует назначения одного из кораблей кораблем уравнителем, по которому должны равняться все корабли. У нас во флоте принято уравнительным кораблем считать флагманский или головной корабль, а при наличии нескольких колонн—колонну, ведомую старшим флагманом (особого сигнала уравнительный корабль не держит); в германском и других флотах уравнительному кораблю присвоен специальный вымпел, причем любой корабль может быть уравнителем. При эволюциях в кильватерном строю обычно головному приходится быть уравнителем, но мыслимо перестроение, в особенности из длинных кильватерных колонн, когда уравнителем может быть средний, или ближайший к середине корабль.

Как я сказал, кильватерный строй является *обычным* строем части на походе. Но в зависимости от обстановки и желания командующего могут быть назначены любые строи и даже рекомендуется для практики, если обстановка позволяет, идти переменными строями, прибегая часто к перестроениям.

Строй фронта в походе.

При строе фронта интервалы между кораблями остаются обычно теми-же (2 каб.).

Характерные особенности этого строя следующие:

1. Строй фронта неприменим при плавании флота в зонах опасных в отношении мин заграждения.

2. Строй фронта принадлежит к числу тех строев, которыми редко приходится пользоваться при ведении боя, но он очень удобен при подходе к полю сражения перед развертыванием, допуская быстрое перестроение в строй кильватера на правый или левый фланг.

3. Строй фронта, сравнительно с кильватерным, труднее удобоуправляем. Все повороты и эволюции в этом строе крайне затруднительны, требуют большой тренировки от командиров судов, и всегда сопряжены с потерей времени.

4. При экстренных эволюциях, строй этот в особенности труден, осложняя внезапные уклонения от курса отдельных кораблей, увеличивая опасность столкновения (например, при плавании переменными курсами, избегая атак подводных лодок).

5. Вышеуказанные свойства усугубляются при увеличении числа кораблей идущих строем фронта.

Строй пеленга. Строй пеленга значительно удобнее в походе, нежели строй фронта прежде всего потому, что совместное плавание этим строем гораздо проще и безопаснее.

Признавая за кильватерным строем наиболее широкое применение вообще, за строем пеленга мы должны признать то удобство, что он является более гибким в смысле возможности перестроений из него, в разных направлениях, в зависимости от курса эскадры.

Однако простым поворотом или изменением курса корабля—уравнителя (или флагманского), без сигнала трудно повернуть весь строй также, как и в строе фронта. Необходим сигнал, а это не всегда удобно при плавании флота.

В виду относительной легкости удержания своего места в строю при могущей опасности столкновения, возможно промежутки между судами уменьшить, почему строй пеленга в походном порядке можно рекомендовать в тех случаях, когда требуется особая компактность его.

Частным случаем строя пеленга является строй *уступа*, когда корабли не правят строго в кильватер, а на одну—две ширины держатся в стороне, на том же курсе. При этом возможно также уменьшать расстояние между мателотами, строй компактен, и, что весьма существенно, дым головного не стелется вдоль строя, мешая наблюдению и стрельбе; сигналы—лучше видимы,

Этот строй особенно употребителен для миноносцев.

В своем месте, когда мы будем исследовать строи с точки зрения боевого пользования ими, и укажем на свойства их в смысле оценки *флангов и фронтов*, характерных для того или другого строя.

Ночной походный порядок части. Таковы указания для дневного походного порядка главных сил. При условии ночного плавания, обстановка, а следовательно и требования, иные. Ночью увеличивается опасность столкновения судов (при плавании без огней), чем весьма затруднены эволюции, а в особенности такие, которые носят экстренный характер (например, при встрече с миноносцами), и восстановление нарушенного строя.

Плавание части в нескольких параллельных колоннах совместно, по этим причинам, надлежит признать рискованным и обыкновенно нецелесообразным, ибо одна половина горизонта, в которой параллельно движется другая колонна, фактически закрыта для уклонения от атак миноносцев. В трудное положение ставится также вопрос и наблюдения этой сто-

роны, коль скоро известно, что в непосредственной близости идут свои суда.

Ночью рекомендуется располагать бригады таким образом, чтобы не была стеснена свобода эволюций и поворотов каждой и исключена возможность случайных встреч между ними.

Обычный ночной походный порядок — ряд кильватерных колонн, в значительном расстоянии друг от друга (мили 4—5), во всяком случае превышающем дальность видимого горизонта.

При составе части более чем из двух бригад, получается весьма длинный походный порядок—10 - 15 миль. Столь значительное растягивание зачастую недопустимо, почему рекомендуется в этих случаях назначать отдельные пути следования бригадам на ночь, назначая к наступлению рассвета рандеву. Обязательно в этих случаях, чтобы курс разделяемых бригад не пересекался и проходил вне видимости друг от друга.

Ночью особенно точной нормировки требуют правила о переменах курса, эволюциях, выходах из строя и т. п. Всякий корабль, встреченный ночью в не надлежащем месте, в непредвиденное время, надо считать подозрительным, а если встреча имела место в районе вероятных встреч с противником, то определенно неприятельским.

Все изложенное выше о походном порядке части относится преимущественно до больших судов. Что касается совместного движения в походном порядке части, состоящей из миноносцев, то требования в этом случае несколько разнятся.

Прежде всего—дистанция между кораблями, расстояния между колоннами, могут быть уменьшены до практически возможных пределов (между миноносцами, тренированными в совместных плаваниях, возможна дистанция в несколько сажень).

Примечание: Особенно рекомендуется для походного движения миноносцев строй уступа, который удерживать несколько легче, чем кильватерный. Вообще, ввиду того, что личный состав миноносца на походе более утомляется, надлежит всеми мерами стараться возможно менее затруднять их соблюдением точного равнения в строю, ограничиваясь лишь приблизительным равнением.

Когда часть состоит по преимуществу из судов вспомогательных и в особенности транспортов, то необходимо считаться с обыкновенно недостаточной у них практикой совместного плавания. Предпочтительнее разделить их на несколько самостоятельно идущих групп, нежели сводить вместе, рискуя большим беспорядком при обстоятельствах, требующих спешных и экстренных эволюций.

Дозорная служба в походном порядке флота.

Дозор при флоте в море ведется крейсерами и средствами авиации.

Главным средством наблюдения является воздушный дозор. В погоду, позволяющую производить полеты, применение воздушных средств даст значительный горизонт, освещаемый наблюдением с аппаратов.

Однако, не всегда является возможным пользование авиацией, почему дозорные крейсеры также должны образовать цепь кругом флота.

Цепь судового дозора должна быть удалена от главных сил настолько, чтобы:

1) Заблаговременно известить их о появлении неприятеля.

2) Не допускать неприятельских разведчиков на вид главных сил. Равным образом не допускать никаких посторонних и подозрительных судов в расположение судов флота,

3) Чтобы средства связи дозора с главными силами были безусловно надежны.

В состав дозора должны входить суда, располагающие достаточным ходом, для того чтобы иметь возможность, не задерживая движения флота, выполнить все маневрирование, связанное с несением дозорной, а затем и разведочной службы. Значительное преимущество в скорости сравнительно с ходом главных сил, скорость не меньшая разведчиков противника— является непременным заданием для легких крейсеров; они должны иметь при себе воздушные аппараты, вооружение их должно быть достаточно, чтобы вести бой с легкими судами противника.

Что же касается количества дозорных крейсеров, которое необходимо иметь при флоте, то таковое определяется сообразно составу флота, его задачам при переходе и общей обстановке в данный момент на театре.

В случае встречи противника, дозорные суда подтягиваются по направлению к нему, приступая к выполнению тактической разведки.

Схема расположения воздушного дозора в общем виде показана на чертеже. Воздушный дозор может осветить горизонт до 50 - 60 миль вокруг эскадры.

Тактика воздушного дозора аналогична тактике судового.

В случае обнаружения неприятельской воздушной разведки, аппараты вылетают для боя с неприятельскими аппаратами, маневрируя так, чтобы не допустить их на вид своих главных сил.

Эта последняя задача представляет чрезвычайные трудности, ввиду значительности района, куда не должны быть

допущены неприятельские разведчики. Если дальность наблюдения дыма эскадры с аппарата—около 30 миль, то длина окружности, выйдя на которую, неприятельский воздушный разведчик может обнаружить эскадру—почти 200 миль. Мало того, он будет видеть, а его даже не будет видно. С эскадры во всяком случае, с дозорных судов и аппаратов—вероятно.

Поэтому, при плавании в районах, где есть основание ожидать неприятельскую воздушную разведку, мало шансов скрыть свое движение. В качестве же меры для этого можно порекомендовать выслать вперед отряд корабельной авиации, которому, поскольку это явится возможным, держать воздушную завесу со стороны направлений, откуда вероятно появление неприятельского воздушного разведчика. Но и эта мера относительна; целесообразнее опасные в отношении встречи неприятельских воздушных сил районы проходить ночью, или же определенно строить операции в предположении, что флот будет обнаружен воздушной разведкой противника. По крайней мере сейчас средств противостоять неприятельской воздушной разведке в такой степени, чтобы не допустить ее на вид своих главных сил, — мы не усматриваем. Если противник энергичен и настойчив, то разведку он сможет выполнить.

На дозорные аппараты и истребители—возлагается охрана главных сил флота от воздушных атак неприятеля, что должно быть предусмотрено специальным планом. При этом задача аппаратов должна быть согласована с использованием для этой же цели противуаэропланной артиллерии как главных сил, так и специально для этой цели при них состоящих судов.

Дозорные аппараты базируются на авио-матку и на дозорные крейсеры. Место авио-матки в походном порядке—в общем случае—в составе авангарда, который является ее прикрытием. Общее подчинение воздушных сил при флоте также рационально сосредоточить в руках начальника авангарда.

Примечание. В отдельных случаях, авио-матке может быть дана особая задача, которая потребует ее расположения в ином месте, совершенно отдельно. Тогда ее необходимо охранять и прикрыть, специально назначив для этой цели необходимые боевые суда.

Охранная служба для обеспечения от подводных лодок в походном порядке.

Мы уже упомянули о том, что для охранения главных сил от неприятельских подводных лодок, в числе прочих мер, применяются так наз. охранные цепи сторожевых судов.

Каждая отдельно следующая часть флота в районе, где возможна атака подлодок, должна быть обеспечена охранной цепью или специальным конвоем, назначение которых — бороться с подводными лодками, не допуская их произвести атаку.

Требования к охранным цепям могут быть сведены к следующим положениям:

1) Весь район, где может находиться подводная лодка при производстве минного залпа, должен быть наблюдаем охранными судами.

2) Число, скорость, вооружение охранных судов должно быть достаточно, чтобы не дать лодке возможности произвести залпа и затруднить ориентировку, необходимую ей при этом.

В полной мере эти требования являются весьма трудно осуществимыми. При современном состоянии подводного плавания расстояние, на котором лодка производит свой залп, колеблется от 1 кабельт. до 8-10. На дистанциях, приближающихся к 10 каб., ее атака имеет небольшие шансы на успех. Если мы удалим линию охранной цепи на 10 каб., то может случиться, что лодка пройдет под ними, вынырнет между цепью и судами и успеет там произвести свой залп. Целесообразнее держать суда охранной цепи кабельтовых в 4 - 6. Лодка непосредственно перед тем, как произвести залп, должна всплыть на самое короткое время (показать перископ) и в эти мгновения ее надлежит уничтожить. Отсюда следует, что охранных судов требуется много, дабы не понадобилось долго гнаться за лодкой. Промежутки между судами (охранными) должны быть малы, надо считать около 2-3 каб., не больше.

Нет надобности со всех сторон окружать часть охранными судами, достаточно ограничиться направлениями, откуда особенно вероятна атака лодок — на курсовых углах до 60° по обе стороны.

Таким образом, схема расположения охранных судов будет приблизительно таковой, как показано на схеме.

Одного ряда охранных судов недостаточно, вследствие чего рекомендуется устанавливать и вторую линию их; только тогда можно быть достаточно гарантированным.

Необходимо, чтобы охранные суда не оставались долго в одном и том же положении относительно охраняемой части. Они должны менять хода, чтобы затруднить ориентировку лодке.

От охранных судов требуется большой ход, чтобы не задерживать эскадры, маневрируя на эволюциях по дуге внешнего круга, а кроме того, при большем ходе, может быть сокращено их число. Располагая достаточной скоростью, они могут охранять относительно большой район. Помимо сторожевых судов для охранной службы приходится привлекать миноносцы.

Несмотря на полную необходимость охранных цепей, более или менее гарантированным от атак лодок, флот надлежит считать лишь тогда, когда наряду с ними принимаются и другие меры, а именно:

1. ведется обследование и наблюдение всего театра в отношении подводных лодок;

2. ведется особое наблюдение прилегающего непосредственно к курсу района;

3. тщательное организовано наблюдение за поверхностью моря с охраняемых судов;

4. флот двигается переменными курсами.

Выше был указан характер действий охранных судов при обнаружении ими лодки. Что-же касается маневрирования охраняемых судов в этом случае, то укажем лишь общее для этого случая правило: *если лодка обнаружена впереди траверза в расстоянии, позволяющем ей в ближайшие моменты произвести выстрел, то следует ложиться на нее, если позади траверза—то от нее.*

Порядок уклонения, в целях избежать беспорядка при атаке—должен быть об'явлен особой инструкцией.

Тральщики. Расположение тральщиков в походном порядке может иметь два основных варианта:

а) когда флот двигается в зоне подозрительной в отношении мин заграждения и

б) когда он проводится через обнаруженное минное поле.

Форсирование-же обороняемого противником минного заграждения представляет особую операцию, которую мы рассмотрим отдельно в главе о горизонте морском.

1. Заграждение должно быть обнаружено *своевременно*, дабы флот имел время выполнить надлежащие перестроения.

2. Обследование должно быть *надежно* вообще, а в особенности для курса, коим следуют главные силы.

Это влечет за собою необходимость отнесения каравана тральщиков достаточно далеко впереди курса и траления ими достаточной ширины фарватера.

Если авангард идет в видимости главных сил и тем же курсом, то обследующие тральщики надо расположить впереди

него. Так как практически точно править это возможно, в кильватер авангарду лишь при очень небольшом расстоянии до него, то и к главным силам надо назначать также группу тральщиков.

Кроме того, вторая причина, почему необходимо придавать к главным силам тральщики—это необходимость оставить за последними известную свободу действий, в смысле возможности выйти из кильватера авангарду, не связывая с ним своего движения.

Что касается того, в каком расстоянии тральщики должны идти впереди, то, чем ближе, тем лучше, ибо тем легче удержаться в протраленной полосе. Однако от слишком малого до них расстояния должно предостерегать опасение не успеть остановиться в случае затраления ими мины. Практически 8 - 6 каб. — та дистанция, которую можно рекомендовать в этом случае.

Необходимо, чтобы протраленная полоса была непрерывна, с чем следует сообразовать строй тралящих пар.

При составлении порядка тральщикам надлежит предусмотреть соответствующую замену пары, затралившей мину, чтобы это во первых, не задержало бы движения флота, а во вторых, чтобы ширина протраленного фарватера оставалась-бы непрерывной. Затралившая пара обязана, не задерживаясь, выйти с миной в сторону, и ее место тотчас должна занять другая пара.

Собственно, разница в расположении тральщиков при походном порядке флота, следующего в подозрительном в отношении мин заграждения районе, от такового же при проводке флота через обнаруженное минное поле, сводится к следующему:

1. Заводятся другие тралы, допускающие меньший ход, но более надежные.

2. Караван должен быть по возможности усилен привлечением всех состоящих при флоте тральщиков в голову колонны, оставив лишь необходимое число для контроля фарватера в промежутках между следующими по нему частями.

Существенное значение имеет ширина протраленной полосы. Надлежит считать, что чем длиннее колонна судов, следующих за тралами, тем шире должна быть она, принимая во внимание уклонение от кильватерного строя концовых кораблей.

Схема походного порядка с тральщиками при проходе через минное поле показана на чертеже.

Расстояния между частями должны быть сокращены до минимума, править надлежит возможно точнее.

Вопрос о том, сколько тральщиков надо иметь при эскадре чтобы она была обеспечена ими на случай встречи ею минного поля, может быть решен лишь сообразуясь с типами самих тральщиков и с качеством (длиной, глубиной) тралов, ими употребляемых. Повидимому, надлежит иметь по дивизиону их для каждого самостоятельного маневренного отряда, число же тральщиков в дивизионе определяется возможностью взять на себя выполнение этой задачи.

Тральщики также ведут наблюдение за подводными лодками, в особенности когда они не в работе, помогая этим специально охранным судам.

Из всего сказанного явствует, какую сложную и негибкую конструкцию представляет из себя походный порядок флота, следующего с тралами. Он в особенности должен быть охраняем, так как для него вступить в эти моменты в бой значило-бы обречь себя на все последствия, связанные с невозможностью проявить инициативу, лишенным способности сколько-нибудь успешно и безопасно маневрировать и т. д.

Естественно, что плавание с тральщиками может иметь место либо в условиях специально подготовленных, либо при наличии обстановки, исключающей появление неприятеля в эти моменты.

Ночной походный порядок флота.

Темнота пред'являет совершенно иные требования к походному порядку флота.

Первая забота командования, организующего походный порядок ночью, должна быть направлена на то, чтобы согласовать движение всех частей, исключив возможность случайной встречи между ними и помехи друг другу в свободе маневрирования.

При плавании в условиях военного времени возможны всякие неожиданности, влекущие за собой необходимость экстренной перемены курсов и хода. Поэтому, в целях удобоуправляемости рекомендуется не сводить большого числа судов для совместного плавания в одну группу, но и сами части лучше раз'единить с тем, чтобы каждая имела бы известную свободу для эволюций, назначив рандеву на рассвете.

Каждой части должно быть известно о местах и курсах движения других частей (соседних), равно как и о приказаниях, имеющихся у них на случай уклонения от атак, выходов из строя и т. п.

О походном порядке одной части ночью мы уже говорили: наиболее рекомендуемым является строй кильватера всех бригад в нее входящих. Соответственно со сказанным меняется и общее расположение частей в походном порядке.

Авангард, будучи достаточно далеко удален от главных сил, вполне может продолжать свое движение в том же положении относительно их, лишь предприняв соответственное (в кильватер) перестроение входящих в его состав судов.

Дозорные суда (легкие крейсера) могут либо:

а) остаться на месте, либо

б) вступить в кильватер авангарду, либо

в) образовать завесу впереди следующей эскадры.

Несомненно, что в том же виде, как днем, дозорная цепь не удовлетворяет своему назначению, поэтому иногда целесообразно крейсера вернуть к авангарду, поставить ему в кильватер с тем, чтобы на рассвете вновь развернуть дозорную цепь. Однако, нам представляется предпочтительнее использовать крейсера в качестве завесы перед идущим флотом, чтобы, несмотря на малый видимый горизонт, иметь все-таки некоторую возможность гарантировать себя от всякого рода неожиданных встреч. Правда, в абсолютно темную ночь это не даст большого результата, так как, чтобы завеса не пропустила бы сквозь себя незамеченным никого, понадобилось бы суда располагать очень близко одно к другому, а следовательно, их очень много потребовалось, чтобы обследовать полосу достаточной ширины. Но это, повторяю, только в самое темное время ночи. Дотех же пор, пока полная темнота еще не настала, или уже начало светать, завеса может удовлетворить. Про лунные ночи и говорить нечего.

В силу этого соображения мы полагаем возможным рекомендовать к наступлению темноты впереди авангарда выстраивать дозорную завесу, с расстоянием между крейсерами ее около 15—20 каб. (силуэты соседних крейсеров будут едва видны, буде же между ними пройдет кто-нибудь, то это будет обнаружено); 8 крейсеров дадут завесу длиной свыше 10 миль, что обеспечит эскадру от внезапного появления неприятеля впереди курса.

Другой вопрос—насколько вперед должна быть выдвигаема подобная завеса, разрешается в том смысле, что чем дальше будет она (до известных пределов, конечно), тем лучше, дабы при всяких задержках не придти на вид идущих сзади авангарда и главных сил и не ввести их в заблуждение. В общем случае 10 - 15 миль надо считать ее нормальным удалением от авангарда.

Помимо сказанного, преимущества такой разведки заключаются в следующем:

1. Будучи расположены впереди курса эскадры, крейсера имеют большую возможность скорее занять свои места в дневном походном порядке.

2. Одним из доводов за возвращение дозорных крейсеров в кильватер авангарду является желание облегчить им условия похода. Это нельзя считать правильным; отдельно идти, не равняясь ни с кем в строе, всегда легче, чем в отряде; поэтому именно в завесе походная служба крейсеров для них легче.

Что же касается оставления крейсеров на ночь в том же расстоянии, что и днем, оно имеет тот недостаток, что хотя они и наблюдают со всех сторон подходы к расположению флота, но располагаются столь редко, что ни одного направления нельзя считать ими обеспеченным. Окружение эскадры дозорными крейсерами ночью весьма стесняет свободу ее эволюций. При завесе же—за направление на нее можно быть более или менее уверенными.

Охранные цепи. Для охранной службы назначаются миноносцы и малые суда, которые сравнительно легко могут быть приняты в темноте за неприятельские миноносцы. Это обстоятельство обязывает особенно тщательно относиться к назначению мест для них ночью, чтобы исключить возможность случайных встреч.

Самое опасное направление в отношении минных атак—впереди траверза; поэтому миноносцы и охранные суда должны быть либо убраны назад, либо отведены куда-нибудь далеко в сторону, чтобы не встречаться с главными силами. В общем случае их надо ставить в кильватер, сзади.

Полезно также использовать миноносцы и особо быстроходные охранные суда для разведочных целей ночью, назначив им обследование районов, лежащих в направлении возможного нахождения неприятеля. Но непременно надо сообразовать этот маневр так, чтобы не произошло непредвиденной встречи со своими судами.

Тральщики отводятся назад и ставятся в кильватер главным силам и авангарду.

Общая инструкция для плавания флота в ночном походном порядке должна предусматривать:

1. Уклонение от минных атак и порядок их отражения. Здесь важно, как общее правило, признать такое положение: если неприятельскими миноносцами атакована одна часть, то другая часть флота располагает своим маневрированием та-

ким образом, чтобы не обнаружить себя и скрыть свое местонахождение. Для этого им надо знать, как и в какую сторону уклоняется уже обнаруженный и атакованный отряд судов.

Уклоняющему необходимо не навлечь за собой миноносцы на другие, еще необнаруженные части флота. Поэтому, стремясь избежать атаки, должно уклоняться в направления, свободные от присутствия своих судов.

2. Полное отсутствие огней, темнота—есть лучшая защита от атак неприятеля. Пользование прожекторами при отражении атак разрешается в случае крайности, и то лишь на короткое время. Надо иметь в виду, что прожектор, как маяк, соберет и даст ориентировку прочим миноносцам неприятеля, может быть безуспешно ищущим в море об'екта для атаки.

Надлежит стремиться к тому, чтобы ограничиться лишь самым необходимым числом ходовых огней при плавании ночью, и то лишь тогда, когда совершенно нельзя различить силуэтов кораблей, по которым приходится равняться или за которыми идти. В военное время ходовые огни должны быть скрыты до тех пор, пока плавание без них возможно.

В этом отношении требуется большая тренировка, частое ночное плавание без огней. Малым судам, могущим идти весьма близко одно за другим, надлежит обходиться без огней вовсе. Максимум того, что допустимо для больших судов— это кильватерные огни, затемненные, с весьма ограниченным углом освещения.

Световая сигнализация с круговым освещением не разрешается вовсе, оставаясь лишь средством для передачи важнейших сигналов, когда можно пренебречь необходимостью не обнаруживать свое место (бедствие, «курс ведет к опасности» и пр.). Само собой разумеется, что это допустимо в самых крайних случаях.

Примечание. Не говоря уже о сигнализации, большой организации на корабле требует самая возможность иметь весь свет укрытым. Надо, чтобы случайное открывание дверей, люков, сопровождалось бы выключением света в помещениях за ними. Это не так все просто, и лишь при частых ночных плаваниях можно достичь безусловной темноты борта и палубы.

3. Если какому-либо кораблю понадобится приблизиться к части (чего надлежит избегать всеми мерами), то он сам ответствен за опознание себя. Он должен первым сделать

опознательный сигнал; причем ответ с эскадры на его опознание необязателен (миноносцам следует подходить с кормы).

Примечание. Вопрос об опознании судов ночью является вообще одним из тех, которые не имеют до сих пор удовлетворительного разрешения; ни практика их не дала, ни теоретические соображения и техника не могли указать средств для опознания, не обнаруживая себя и не подвергаясь опасности, пока процесс опознания будет тянуться — получить мину в борт. Поэтому надо вполне определенно требовать—всячески избегать ночных встреч без предупреждения о том. При наличии радиотелеграфа — вопрос весьма упрощается: нет надобности прибегать к световой сигнализации и себя обнаруживать, коль скоро имеется возможность переговорить маломощною радиостанцией. По радио же возможно и предупредить о своем подходе. Вообще, пользование опознательными сигналами ограничивается лишь случайными встречами, которых, как сказано, надо избегать по возможности, что следует предусмотреть в составлении походного порядка и при назначении курсов следования частям флота.

4. При совместном плавании флота надлежит оговорить правила расхождения судов; здесь лишь отчасти находит себе применение существующие на этот предмет обычные правила. Надо считать, что мелкие суда во всех случаях должны дать дорогу большим, тоже и отдельный корабль — группе их.

Примечание. Однако, во избежание недоразумений, это должно быть точно определено соответствующим наставлением и об'явлено по флоту.

Таковы в общих чертах указания, которые мы считаем уместными привести в настоящем курсе, для походного порядка флота днем и ночью. Они должны быть развиты и дополнены сообразно с той обстановкой, при которой данный переход предпринимается, строго сообразуясь с теми силами, которыми флот располагает для охранения себя.

Остается лишь рассмотреть частные случаи переходов флота в тумане, при дурной видимости вообще, при подходе к рейду и шхерам и т. п.

Походный порядок флота при плавании в тумане.

При плавании флота в тумане надлежит рассматривать два варианта: а) когда туман нашел, повидимому, (об этом конечно можно судить лишь с относительной вероятностью) на короткое время и б) когда переход флота

предпринимается в морях, изобилующих туманами вообще, а в данное время года в частности.

В первом случае никаких особенных изменений в походном порядке, принятом для плавания днем, делать не приходится: принимаются обычные меры для плавания в тумане, т. е. суда в кильватере подтягиваются, спускаются туманные буи, параллельно следующие колонны несколько расходятся во избежание столкновений и т. п. Охранные суда могут быть убраны со своих мест и поставлены в кильватер охраняемым (хотя не всегда в этом есть надобность; расстояние от них до главных сил так невелико, что лишь при очень густом тумане они не будут в состоянии идти безопасно на своих местах).

Во втором же случае—надо предпочесть делать переход в ночном походном порядке полностью.

Всякие перестроения в тумане делать весьма затруднительно, а также и опасно, почему следует предпочесть остаться в том порядке, в каком внезапно застал туман и так итти до прояснения его.

Переход флота при дурной видимости горизонта.

В случае дурной видимости соответственно надлежит уменьшить расстояние между отдельными частями.

Дозорные суда подтягиваются с таким расчетом, чтобы быть на виду друг друга и авангарда и чтобы ни одно судно между ними не могло пройти незамеченным.

Чем хуже видимость, тем больше шансов сохранить в секрете от неприятеля передвижение флота, но тем опаснее внезапные встречи с миноносцами и подводными лодками, которые открываются прямо на дистанциях, позволяющих им немедленно произвести атаку.

Соответственно с этим должны быть приняты меры охранения, даны надлежащие инструкции, и должна поддерживаться бдительность.

Частные случаи перехода флота.

При переходе флота в узких районах моря походный порядок видоизменяется сообразно местным условиям. В частности расположение дозорной цепи меняет свою схему, и она выставляется со стороны тех только направлений, откуда возможно появление неприятеля. Меры охранения от подводных лодок и миноносцев также возможно согласовать с оборудованием и обслуживанием данного района театра.

Что касается перехода флота шхерами, то по этому вопросу мы ограничимся лишь общими замечаниями:

1. При переходе в шхерах флот весьма растягивается, во-первых, потому, что силою обстоятельств корабли должны итти один за другим, а во-вторых—приходится весьма увеличивать промежутки между судами (на случай могущих быть аварий, случайных задержек и пр.). Все это, в связи с неизбежным уменьшением хода при переходе флота шхерами, делает его весьма длительным сравнительно с переходом открытым морем.

2. Следуя в шхерах, флот находится в сфере берегового наблюдения и охраны, поэтому весьма упрощаются задания охранным и сторожевым судам; однако на некоторые районы шхер приходится обратить особое внимание—именно на плесы, открытые с моря, и места входных фарватеров; охранение их от неприятельских подводных лодок (в особенности) требует обыкновенно предварительной посылки туда сторожевых судов и дежурства их во все время прохождения эскадры.

Подход к якорному месту.

Подходя к якорному месту, или ко входу в узкость, флот должен считаться с особой опасностью от подводных лодок. Эти места являются вероятными позициями их, а кроме того, флоту необходимо при подходе произвести целый ряд перестроений, чтобы последовательно ввести части его в данную узкость.

Следующие меры предосторожности рекомендуются принимать при подходе к якорному месту:

1. Произвести перестроения несколько ранее, чтобы избежать остановок и задержек непосредственно перед входом. Лучше самостоятельно направить части к входу с таким расчетом, чтобы последующие подходили тогда, когда первые уже прошли.

2. Предварительно обследовать район, прилегающий непосредственно к узкости и самую узкость, сторожевыми судами и тральщиками.

3. Охранным судам входить последним, исполняя свои обязанности по охранению от подводных лодок все время, пока не пройдет последняя часть больших судов, после чего они могут войти сами.

Походный порядок и охранение 2 Тихоокеанской эскадры при подходе к Цусиме.

Русско-японская война дала нам много образцов того, чего надлежит избегать при ведении боевых операций в будущем.

Одним из таких образцов является походный порядок эскадры адмирала Рожественского, о котором мы уже имели случай упомянуть в этом отделе курса. Нам представляется особо интересным привести этот пример, тем более, что в исторических

материалах есть соответствующие об'яснения адмирала Рожественского, почему им был принят этот походный порядок, а не какой либо иной.

12 мая 1904 года эскадра подходила к Корейскому проливу в порядке, показанном на схеме.

Обращает на себя внимание:

1. Отсутствие дозора крейсеров и расположение их в хвосте одной из колонн.
2. Расположение транспортов между колоннами.
3. Расположение миноносцев между транспортами и боевыми судами.

Адмирал Рожественский так об'яснял отсутствие дозора: ... «Я не применял разведки для прорыва потому, что признавал ее в данной обстановке излишней и даже способной ослабить вторую эскадру и дать неприятелю добавочные преимущества...»

Адмирал Рожественский был против разведки, полагая, что о составе сил японского флота ему известно, знание расположения их ему ничего не даст, между тем как он может лишь преждевременно себя обнаружить, «упредить на несколько часов его (неприятеля) готовность к отпору».

В отделе нашего курса «о развертывании» мы более подробно рассмотрим расположение японского флота в момент обнаружения им русской эскадры; действительно адмирал Рожественский имел основания не сомневаться в том, что весь японский флот в полном составе будет ждать его подхода к Корейскому проливу и для этого производить дальнюю разведку может быть и не стоило. Но здесь не в том весь вопрос. Если адмирал не нуждался в дальней разведке, так как данные, которые она могла бы сообщить им уже более или менее выяснены, то он не имел никакого основания отказываться от дозора.

Последний должен был его предупредить о появлении противника, дать ему сведения о том, откуда, с какой стороны надо ожидать удара и пр. Каковы бы ни были предположения адмирала Рожественского относительно ведения им боя, для этого надо было сделать перестроения, требовавшие тем большего времени, чем сложнее был походный порядок эскадры. А последний, как видно из схемы, представлял из себя «компактную» прослойку с вклиненными между колонн боевых судов линиями миноносцев и транспортов. Для «тихоходной» эскадры на это требовалось особенно продолжительное время.

Линия крейсеров в строе нисколько не увеличивала дальность наблюдения эскадры.

Таким образом тот факт, что эскадра к моменту начала боя не закончила своих перестроений, надлежит отнести лишь к последствиям изложенного взгляда адмирала на дозорную и разведочную службы.

Если ему, повидимому, не было важно знать, в каком строе и как японцы предполагали атаковать эскадру, то последними сознавалась необходимость иметь точные сведения, в каком порядке она идет, чтобы выяснить свой план развертывания. Без всяких усилий, безнаказанным наблюдением одного-двух крейсеров командующий японской эскадрой адмирал Того получил все нужные ему сведения, настолько полные, что (как он сам доносил) движения русской эскадры были ему также ясны, как если бы он сам наблюдал. Отказавшись от дозора, Рожественский именно упредил, ускорил и облегчил развертывание японскому флоту.

Крейсер *Идзуми*, узнавший от обнаружившего русскую эскадру ночью парохода *Синано Мару* об ее движении и сменивший его для наблюдения в 6 часов утра, идя параллельно с ней в расстоянии всего 4—5 миль, совершенно безнаказанно доносил все подробности движения русских своему командованию.

Между тем, из японских источников нам известно, что первое время за *Идзуми* вблизи не было никакой поддержки, он без труда мог бы быть прогнан, если не истреблен. Адмирал Рожественский повидимому не сознавал всей важности присутствия накануне боя бок-о-бок с эскадрой неприятельского разведчика, не выслав крейсера отогнать его и не обстреляв его артиллерийским огнем с линейных судов.

Мне не приходится занимать вашего внимания указанием на явную нецелесообразность такого «слоеного» походного порядка, которым подходила 2-я эскадра к месту боя; это очевидно. Нельзя обойти молчанием распорядка на эскадре в условиях ночного плавания в ночь на 14-ое мая, когда адмирал Рожественский ожидал «повторных минных атак», считая себя в сфере нахождения неприятельских крейсеров и миноносцев.

Эскадра шла с габабортными и отличительными смотрящими внутрь походного порядка, внешние были убраны огнями; сзади шли госпитальные суда, имевшие все огни, «частая сигнализация по системе Степанова часто преображала эскадру в какой-то торжественный кортеж ярко иллю-

минованных судов», растянувшихся на расстоянии 3-5 миль (из показаний на следственной комиссии адмирала Небогатова).

Столь освещенная эскадра легко могла быть обнаружена неприятелем. И действительно японский вспомогательный крейсер-пароход *Синано-Мару* около $2^1/_2$ часов ночи на 14 мая заметил пароход с огнями; при сближении определил по огням, что это госпитальное судно, которое по очевидной ошибке начало ему делать опознательный сигнал. Это было госпитальное судно *Орел*.

Ложась с ним на параллельном курсе, через некоторое время *Синано-Мару* увидел эскадру, о которой и донес.

Интересно отметить, что адмирал Рожественский ничего не знал о появлении *Синано-Мару*, ему донесено об этом не было.

Конечно, ни походный порядок 2-й Тихоокеанской эскадры, ни нарушение самых элементарных правил при походе определили исход Цусимского боя, тут много было причин. Но среди них указанные обстоятельства несомненно содействовали тому, что эскадра была поставлена в самое трудное положение с первых же моментов последовавшего 14-го мая сражения.

Гульский инцидент 8—9 октября 1904 года.

Хорошей иллюстрацией необходимости внутренней организации походного порядка, выражающейся в предусмотрении согласованных действий на случай внезапного появления неприятеля, и в частности минной атаки,—служит так называемый Гульский инцидент,—встреча 2-ой эскадры с подозрительными судами на Доггер-банке в Немецком море. Мы не будем в доискиваться, были ли действительно там японские миноносцы, или же эскадра была введена в заблуждение рыболовными судами, которые постоянно в этих местах, изобилующих рыбными промыслами, занимаются ловлею рыбы. Не это важно для нас. Нам важно проследить какой беспорядок в движении флота вносят даже такие сомнительные атаки, если при составлении походного порядка не предусмотрены руководящие указания для действий и поступков в этих случаях, если эскадра не сплавалась, не обучена и недостаточно подготовлена.

Из Скагена эскадра вышла 6-ю отрядами:

1 и 2—миноносцы,

3 и 4—крейсера,

5—старые броненосцы, 6—новые (типа *Князь Суворов*, под флагом адмирала Рожественского).

Перед уходом эскадры из Либавы были получены сведения о появлении каких-то подозрительных судов в Немецком море и у Скагена—о возможной атаки эскадры на ее пути.

Командование эскадрой, поэтому, должно было принять меры на случай возможной атаки.

Как видно, главные силы шли по пути достаточно освещенному вперед высланными отрядами. «Но (показывает адмирал Рожественский), составляя маршрут эшелонов, нельзя было не принять во внимание неосвоенность всего личного состава с кораблями, происходящие вследствие этого повреждения механизмов, неумение держаться соединенно при всяких обстоятельствах и недостаточную опытность начальников. Поэтому, детали маршрута не разрабатывались» (казалось бы, именно *поэтому* то они должны были быть разработаны. М. П.).

Эта причина имела своими последствиями следующие факты:

Транспорт-мастерская *Камчатка* отстал от 4-го отряда (ад. Энквиста) и шел под одной машиной. Ночью с 8 ч. 50 м. с него начали поступать радиограммы, одна за другой—«Преследуют миноносцы», «закрыл огни», «атаки со всех сторон», «миноносец был ближе кабельтова», «разными курсами ухожу от миноносца», «иду на Ost 12 узлов». Тогда *Камчатке* было приказано итти на Вест.

Мы не вникаем в то, насколько эти радио отвечали действительности,—командующий эскадрой имел полное основание считать их достоверными донесениями. Наконец после полуночи подозрительные суда были усмотрены и с *Князя Суворова*.

После этого *Суворов*, а за ним и другие корабли открыли боевое освещение. И началась беспорядочная стрельба, хотя и было видно, что стреляют иногда по рыболовным судам, но остановить не было возможности. Продолжалась она минут 10. В результате несколько снарядов попали в свои же суда (в *Аврору* попало 5 снарядов), повреждено несколько рыболовных баркасов и произошло полное расстройство походного порядка эскадры.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Разведочная служба.

Значение разведки. Оценка обстановки. Стратегическая разведка. Тактическая разведка. Сводка данных разведки. Разведка авиации. Разведка подводных лодок. Радиоразведка. Звуковая разведка. Береговое наблюдение. Отдельные разведочные операции.

Значение разведки.

Сбор сведений о неприятеле и об обстановке достигается разведкой.

Обстановка на войне и в бою является одним из главнейших факторов («обстановка повелевает»), выяснение ее определяет круг операций первостепенной важности: лишь зная обстановку, можно уверенно принимать решения, в основу которых ложится с одной стороны правильно поставленная цель, а с другой—правильно оцененная обстановка.

Флот, лишенный разведки, принужден действовать в слепую, и действия его могут оказаться неотвечающими обстановке, которая не выяснена. Обратно, если флот располагает мощными средствами разведки, знает где неприятель, какова обстановка на театре, то он всегда имеет возможность построить вполне определенный план действий и уверенно его выполнить, избрав благоприятную для себя и трудную для противника обстановку.

Казалось бы, значение разведки можно было бы считать бесспорным—оно очевидно. Но выполнение ее требует известных средств, иногда очень значительных; опасение риска, сопряженного с ведением разведочных операций, боязнь разбросать свои силы—зачастую служат причиной отрицательного отношения. Адмирал Макаров в «Рассуждениях по вопросам морской тактики» пишет, между прочим: «данные разведки могут значительно осветить адмирала, но они сопряжены с большой опасностью потерять суда. Польза, которую могут дать эти разведчики, оправдывается ли риском потери их? Мы лично склонны думать, что из опасения потерять суда при разведке, нужно сколько возможно, в ней себе отказывать....».

Полностью разведка получает свое признание только у командования, настроенного активно, ищущего случая нанести противнику удар.

Действительно, мысль командования, имеющего в виду активные замыслы, непременно потребует ответа на вопросы: куда нанести удар, чтобы он был наиболее чувствителен для неприятеля, что может этому помешать, как его нанести, и пр. Тут разведка необходима, и в иных случаях командование пойдет на известный риск для этой цели, ибо тот же риск увеличивается ведением операции в невыясненных условиях обстановки.

Теперь представим себе такое положение. Мы ждем удара. Куда его направит противник, узнаем лишь в последний момент, а до того можем судить лишь гадательно, предполагая о том на основании данных, кои мы можем получить. Мы никогда не застрахованы от того, что противник переменит свое решение в последний момент; когда, как противник нам его нанесет—это знать трудно. Поэтому стремления пассивного командования обычно ограничиваются дозорами предупредительного характера; разведка же получает узкие задания и отношение к ней складывается несколько иное; опасение потери разведчиков, переутомления их на длительной дозорной службе выжидания, рискуя, что в момент, когда противник начнет свое наступление, они окажутся отделенными — часто приводит к отказу от разведочных операций.

Доминирует разведка у наступающего; дозор — у обороняющегося.

История дает нам много примеров для иллюстрации значения разведки и уяснения ее роли на войне. Общим выводом надо считать, что пренебрежение разведкой характеризует отсутствие наступательной идеи, а наступление без разведки может привести к результатам, совершенно неожиданным.

Японцы предполагали начать войну с нами решительным наступлением на море, атакой наших судов в Порт-Артуре и на рейде Чемульпо. Этим операциям предшествовала точная разведка, выяснившая все данные, и они могли уверенно ориентироваться, составить план атаки, приведший к успешному результату.

Наша эскадра в Порт-Артуре разведки не имела, действия японского флота, поскольку он себя не обнаруживал непосредственно перед Порт-Артуром, оставались в тайне от нее. Наше командование не имело активной идеи, оно не было поэтому поставлено в необходимость вести разведку. Будучи заблокирована в Порт-Артуре, эскадра пропустила дни тяже-

лых переживаний японского флота (начало мая 1904 г), когда он, ослабленный гибелью на минах двух сильнейших броненосцев *(Хатсузе* и *Ясима)*, легкого крейсера, аварии другого легкого крейсера, решительно уступал ее силам, и было возможно решительным ударом выиграть всю кампанию. Момент этот был упущен, главным образом, благодаря отсутствию разведки.

Разведка крейсеров перед Цусимой дала японскому командованию возможность точно определить план боя, дать направления для боя всем отрядам и судам флота. Того по донесениям разведчиков знал все, что ему необходимо, Рожественский, благодаря отсутствию разведки, не знал ничего о неприятельских главных силах, что с самого начала боя поставило его в трудное положение.

Весьма характерно положение на Балтийском море в начале мировой войны: наше командование ожидало решительного наступления германского флота в Финский залив германское командование, переведя в Немецкое море главные силы своего флота, оставив на Балтийском море незначительный отряд судов, ожидало нападения русских сил на свои порта. Прошло значительное время, прежде чем выяснилась обстановка, одинаково (но с разным правом на оправдание) неиспользованная ни той, ни другой стороной.

Тому, кто располагает сведениями о неприятеле, открываются большие возможности во время войны. И если имеется ввиду важная цель, то средств на ведение разведки жалеть не приходится, они себя оправдают.

Сравним положение английского и германского морского командования накануне Ютландской операции. Англичане все знали о немцах. Знали не только о приготовлениях их к операции, но вероятно им известен был и план ее: Джеллико имел возможность выйти в море раньше своего противника и назначить места сосредоточения своих сил, отвечающие плану германской операции. Командующий германским флотом, адмирал Шеер, до последнего момента, не подозревал о присутствии в море «гранд-флита», появление которого на поле сражения было для него полной неожиданностью. Германская операция, благодаря разведке англичан, была скомпрометирована ранее своего начала. И тот факт, что немцы вышли благополучно из Ютландского боя, обуславливается прекрасными качествами их флота; операция же, в своем замысле, не будучи достаточно обеспечена разведкой, потерпела несомненный крах.

Разведка является драгоценнейшим фактором для наступающего, но особенно велико ее значение для более слабаго

противника, все расчеты которого должны быть обоснованы выбором наиболее подходящей, уравновешивающей шансы на успех обстановки. Сильный в иных случаях может удовольствоваться весьма приближенными сведениями о противнике, полагаясь на то, что, благодаря своему превосходству, он может расчитывать справиться с той обстановкой, которая для него сложится к моменту боевого соприкосновения. Слабому на это надеяться не приходится, лишь только в особо благоприятной обстановке он может дать бой сильнейшему. Эту обстановку надо подготовить, надо выбрать ее, а следовательно, надо вести разведку. Сильный может ошибиться и потом оправиться, слабому это будет труднее. Поэтому глубоко ошибочен взгляд, который предостерегает слабого от риска, сопряженного с ведением разведочных операций. Ему, как сказано, разведка особенно необходима, необходима постоянно.

Выполнение разведки определяет возможность успешного проведения активных операций. А так как только активные операции в конечном счете имеют целью нанесение удара противнику, то соответственно этому получает свое значение и разведка.

Примечание. Выше я цитировал выдержку из сочинения ад. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики», характеризующие непонимание автором значения разведки. Должен оговориться, что это не должно служить критерием для оценки деятельности адмирала в начале японской войны. Это был взгляд, неудачно им высказаный, который вряд ли им разделялся потом.

Как бы мы ни стремились узнать *все* данные обстановки, это почти никогда не достижимо. Даже тогда, когда мы знаем точно, где находится неприятель, знаем оборудования и приготовления его, все же останется много нам неизвестного, и поскольку противник располагает свободой действий, до тех пор в его руках изменить в той или иной степени обстановку, отчасти нами выясненную. Здесь возникает вопрос, до каких же пор надлежит производить разведку, в каких случаях, когда и как можно поступиться тем, что вы не располагаете *всеми* сведениями?

На этот вопрос нельзя дать определенного ответа; нельзя потому, что стремление получить возможно подробные сведения о противнике, вообще говоря, вполне правильно и законно. Но условия могут быть таковы, что желание добиться этих подробных сведений связано с потерей времени и может быть причиной того, что выгодный момент будет упущен. Слов

нет, конечно, чтобы нанести удар наверняка, надо *все* знать, а так как практически всего знать невозможно, то надлежит довольствоваться тем главным, что выяснено, пренебрегая деталями, полагаясь в остальном на свои действия, предпринятые в соответствии с выясненными обстоятельствами обстановки и полагаясь на гибкость своей силы и своего плана. Мыслимы случаи, когда совершенно нет возможности произвести разведку, а между тем необходимость той или другой операции диктуется всей совокупностью условий данного момента. (Наполеон дал бой под Иеной, разбив немцев на голову, совершенно не предпринимая до этого разведки, не желая упускать время, довольствуясь тем, что он знал о неприятеле). Самый план операции в таких случаях требует большого обеспечения? Выше в первой части настоящего курса мы имели случай говорить об этом, и там же указали какое громадное значение имеет искуство *оценить обстановку*. Для талантливого командующего важно знать немногое, он сумеет на этом немногом обосновать может быть гениальный план, рискуя, но и обеспечивая себя от этого риска.

Суворов, человек исключительно активной военной мысли говорит:... «рекогносцировок я не хочу; они годны только для трусов, чтобы предостеречь противника, а кто захочет, тот и без них всегда отыщет неприятеля. Колонны, штыки, удар..... вот мои рекогносцировки.....». Суворову не надо было производить подробных разведок, коль скоро он знал противника и расчитывал быстрым и решительным ударом подчинить его и обстановку, поскольку она зависит от воли неприятеля. Не всегда так возможно, и в правило этого возводить нельзя.

Но стоит только начать мелочить с выяснением обстановки, то тут нет конца. Известный риск всегда остается, его на войне избежать нельзя.

Поэтому то нами и ставится в край угла не столько выяснение обстановки, сколько оценка ее. Надо обстановку выяснить настолько, насколько это необходимо для того, чтобы ориентировать командование в главных направлениях... Для талантливого, энергичного начальника — понадобится очень немногое, которое он, однако, правильно оценит; для бездарного можно предоставить все данные обстановки, но если он произведет им неправильную оценку, то вся разведка может оказаться совершенно бесполезной.

Нельзя сказать, чтобы союзники не располагали необходимыми сведениями об оборудовании Дарданелл. Повидимому— там все было им известно. Но этим сведениям не было про-

изведено правильной оценки, в результате—прорыв их, а затем и десантная операция потерпели полную неудачу.

Разведку для разведки производить не стоит, это совершенно бесцельно. Разведка производится *для чего нибудь*, выясненная обстановка должна быть утилизирована, коль скоро она вызывает те или другие решения.

Результаты разведки должны немедленно передаваться командованию; полезность разведки находится в прямой зависимости от возможности эти результаты донести, вследствие чего должна быть предусмотрена надежная связь между разведочным аппаратом и командованием. При этом надлежит учесть время передачи донесений, что всегда должно войти в расчет операции, построенной на основании данных разведки. (Нам, при невозможности постоянно держать в Балтийском море отряд судов для борьбы с торговлей немцев с северными шведскими портами, почти никогда не удавалось перехватить суда с контрабандой, хотя разведка и была установлена, но сведения, добытые ею, периодически запаздывали и мы фактически не успевали ничего сделать).

Разведка тактическая и стратегическая.

Разведка включает в себя ряд разнообразных действий, отвечающих разнообразию обстановки.

Всякий начальник, всякое командование заинтересовано в том, чтобы собрать возможно полные сведения о той обстановке, в кругу которой проходят или должны пройти руководимые ими действия.

Высшее командование, руководящее всеми действиями флота, нуждается в знании тех обстоятельств, которые обуславливают его решения на всем театре. Иначе говоря, оно должно стремиться выяснить все данные, характеризующие обстановку театра в каждый данный момент, обстановку стратегическую, т. е. влияющую на стратегические решения.

Поэтому *разведку, служащую непосредственно целями высшего командования, к нему централизованную и им руководимую, называем разведкой стратегической.*

Равным образом, выяснение обстановки необходимо начальникам, руководящим выполнением отдельных боевых операций. В отличие от стратегической разведки, здесь намечается другой вид ее—разведки *тактической. Тактической разведкой мы называем разведку, выполняемую для определенно боевой операции, централизованную к командованию силами участвующими в данной операции и им руководимую.*

Это разделение не предрешает методов выполнения разведки, указывая лишь цель и характер организации ея.

Примечание. Существуют и другие определения стратегической и тактической разведки. Некоторые считают стратегической разведкой добычу сведений о месте расположения и составе неприятеля, данных о театре и пр.—относя к тактической разведкеи выяснение обстановки перед боем непосредственно.

Стратегическая разведка.

Стратегическая разведка, как сказано, имеет задачей выяснение обстановки на всем театре, дабы, зная эту обстановку, можно было поставить определенные цели и соответственно ей выбрать метод решения той или иной стратегической операции.

Задачами стратегической разведки обычно являются:

1) Сведения о составе и организации неприятельского флота, состоянии его судов и их дислокации в данный момент.

2) Сведения о планах и намерениях противника.

3) Сведения о личном составе флота.

4) Сведения о снабжении флота, об его базах, оборудовании последних и пр.

5) Сведения об оборудовании и состоянии театра во всех отношениях (оборона берегов, ее организация, фарватеры, минные заграждения, и пр.).

6) Сведения о морских сообщениях противника.

Равно и прочие данные, выясняющие стратегическую обстановку.

Сведения о силах и намерениях противника являются главнейшими, которые необходимо знать командованию, но они всего не исчерпывают.

Знание театра в мирное время и разведка его оборудования во время войны являются существенными задачами, которые должны выполняться флотом.

Разведка выполняется службой шпионажа, наблюдением и изучением противника при морском генеральном штабе и при штабах командования, а также боевыми средствами. Первое не входит в круг исследования тактики, почему мы рассмотрим исключительно тактическую организацию разведки.

Все, что касается организации сил противника, его рессурсов и пр., выходит за пределы той разведки, которая организуется боевыми средствами флота. Последним доступно лишь то, что может быть наблюдаемо в открытом море и в сфере неприятельского расположения постольку, по-

скольку этому не препятствует противник, или поскольку мы можем преодолеть его препятствие.

Об'ектами разведки являются: а) живая сила неприятеля, б) его боевая деятельность и в) оборудование театра военных действий на море (мины, фарватеры, береговая защита, расположение его противолодочных и позиционных средств и пр.).

Характернейшей особенностью обстановки на море является, как мы неоднократно отмечали, ее неустойчивость, способность быстро и внезапно меняться, благодаря чрезвычайной подвижности морских сил. Дислокация противника может измениться в несколько дней; сведения о противнике, вышедшем в море, могут дойти до вас уже после того, как он обнаружен вашим дозором; те районы театра, которые безопасны для плавания сегодня,—завтра могут стать опасными, вследствие поставленных противником минных заграждений или появления подводных лодок. Поэтому, стратегическая разведка должна осведомлять командование об обстановке в каждый момент ее путем постоянного или периодического освещения театра. Если это освещение периодическое, то оно должно быть достаточно частым, дабы своевременно обнаружить изменения важнейших обстоятельств, таких, напр., как появление неприятеля в районах, откуда он может угрожать непосредственно нашим интересам.

Не всегда возможно вести постоянное и надежное наблюдение за противником: обширность театра, удаленность его баз и защита, наконец, состояние погоды, темное время суток,—все это затруднения, с которыми необходимо считаться. Организуя постоянную или периодическую разведку, необходимо учитывать последствия, которые могут произойти от ненадежности разведки в некоторых районах и в известных условиях. В главе о дозорной службе мы указали, что невозможность такой надежной разведки обязывает нас иногда далеко в море выносить дозорную линию; там, как задание для расчета дозора, мы ставили время нужное для развертывания охраняемого дозором флота, здесь же—таким заданием приходится поставить время, необходимое для производства соответствующей перегруппировки сил наших для противодействия операции противника, коль скоро мы обнаружили таковую и для перегруппировок, необходимых для выполнения собственных наступательных операций, если данный момент обнаруженной обстановки им соответствует.

В качестве примера возьмем такой случай: мы имеем основание ожидать со стороны противника десантную операцию, подготовка которой нами была тем или иным путем

обнаружена; куда он направится—мы не знаем, когда он выйдет в море, какие операции подготовительного значения будут при этом иметь место—нам также неизвестно. Задания для стратегической разведки должны быть даны таким образом, чтобы во время предупредить о появлении противника в определенных районах, достаточно удаленных, чтобы нам иметь время и возможность на основании этих сведений решить операцию отражения.

Иначе говоря, к стратегической разведке, согласно условиям обстановки, должны быть даны задания, специально отвечающие моменту обстановки и общему положению на театре. Я отметил выше, что разведка—не есть самоцель, она непременно служит для чего нибудь, для каких-нибудь определенных операций, имеющих быть осуществленными на основании данных ее. Эти предполагаемые операции оказывают давление на задания, организацию и метод выполнения разведки.

Стратегическая разведка боевыми средствами выполняется путем:

а) организаций постоянной или периодической разведочной службы и

б) специально разведочными операциями.

Примечание. Разделение разведки на дальнюю и ближнюю нами сознательно опускается; понятие «ближний» и «дальний» суть понятия относительные, не дающие определенных заданий к организации той и другой.

Сводка данных разведки.

Лишь в отдельных случаях разведка может дать в короткий промежуток времени исчерпывающее представление об обстановке. Обычно о ней приходится судить путем сопоставления отдельных данных, добытых разведкой. Приготовления противника к операции могут быть обнаружены по ряду признаков, устраняемых нами; например, усиленное радиотелеграфирование может дать повод искать каких-нибудь чрезвычайных обстоятельств в обстановке, предполагая экстренные передвижения противника; изменения в его дозорной службе, ослабление или усиление ее, появление неприятельских разведчиков в необычное время в необычных направлениях и усиление разведочной деятельности его вообще; тральные работы, появления подводных лодок, вновь обнаруженные минные заграждения и пр. и пр.,—все это, будучи сопоставлено, может ориентировать командование о намерениях противника. Поэтому всякие сведения, на первый взгляд не представляющие ничего особенного, должны доно-

ситься в командование, там сопоставляться; они могут дать в целом суждение об обстановке. Инструкции для разведки должны требовать, как принцип, самого внимательного наблюдения за обстановкой, чтобы ничто не ускользало от глаз. Сведения поступают с разных сторон: от разведчиков, от других судов, бывших в море, от коммерческих пароходов, постов наблюдения, из газет, из штабов армии и пр. Количество таких сведений, вообще говоря, очень велико: штабы во время войны наводнены ими.

Для того, чтобы во всем этом разобраться, иметь возможность сделать соответствующие выводы и, самое главное, оценить, как отдельные, донесения, так и обстановку в ее целом, совершенно необходима весьма продуманная организация разведочных отделений штабов, куда все это должно поступать и где разрабатываться.

Поступают часто противоречивые донесения, иногда совершенно нелепые по своему содержанию; каждому из них придавать особое значение—значит только запутаться в обстановке и вынудить на решения, ей не отвечающие. Критерий должен быть. Но никогда не должна быть этим критерием *предвзятая точка зрения*, чуждая об'ективности. На почве предвзятого отношения к донесениям имели место большие ошибки и заблуждения.

Было время, в начале войны, когда мы, а сухопутное командование в особенности, ожидали десанта со стороны немцев. Всякое сведение, часто совершенно необоснованное о появлении не только неприятельского корабля, а подозрительной (попросту нераспознанной) шлюпки, оцениваемое с предвзятой точки зрения, что противник готовится производить высадку, вызывало ряд мер по передвижению сухопутных войск и судов для отражения десанта, а самое главное отводило внимание от тех операций, которые в действительности противником предпринимались.

Мной уже упоминалось, что в начале войны ни мы, ни немцы на Балтийском море не думали об активных операциях крупного значения. Но у нас была предвзятая идея— прорыв немцев в Финский залив, у противника — атака наших миноносцев. Поэтому данные разведки нами расценивались только с этой точки зрения, и нужно было время и очень много наблюдений, чтобы от нее отказаться и оценить обстановку так, как это следовало бы. Если бы мы об'ективно подошли к вопросу, то обстановка была бы нами выяснена много раньше.

Повторяю, значение предвзятости при оценке обстановки чрезвычайно велико. Из того же донесения могуть быть сделаны самые разнообразные выводы, причем комментарии будут соответствовать с одной стороны общей тенденции командования, а с другой предвзятой точки зрения каждого. Невольно каждый в данных разведки будет стараться найти подтверждение тому, чего он боится или что он предполагает. Тут то и надо проявить выдержку и большое внимание. Конечно, это отпадает в случаях, когда намерения противника совершенно выяснены, но это бывает редко и обычно слишком поздно; надо по отдельным признакам расшифровывать обстановку.

Например, командующий германским флотом был совершенно убежден, что его операция 30 мая 1915 г. неожиданна для англичан и он недооценил донесений подводных лодок о виденных ими судах, выходивших из залива Кромарти и усиленного радиотелеграфирования к северу в районе Скапа-Флоу, вследствие чего появление главных сил было для него совершенно неожиданным.

Лишь постоянное и длительное наблюдение за театром может дать суждение об его оборудовании неприятелем и его службе на нем.

Во время войны, после очень продолжительных наблюдений, можно было установить районы, где противник поставил свои минные заграждения, произвести оценку их с точки зрения возможности встречи судов и подводных лодок неприятеля (все конечно с большей или меньшей вероятностью). Многочисленные походы подводных лодок и неоценимые данные о встреченных им судах, знаках и пр., дали возможность определить фарватеры, которыми пользуется неприятель, его дозорную и охранную службу и пр. Отметки запеленгованных мест судов во время радиопереговоров, по накоплении их, могут дать ценные сведения. Наблюдения постов о прибитии к берегу предметов, наблюдения судов о плавающих минах и пр.—все это в совокупности дает вехи для суждения об обстановке на театре.

Весьма облегчает задачу разведки периодичность и постоянство какого-либо определенного явления. Те же курсы пароходов, в конце концов дадут сведения о безопасном фарватере, то же время выходов судов даст возможность, заметив здесь период, воспользоваться этим. Самим надо весьма избегать этой регулярности, меняя все данные, которые могут быть обнаружены и использованы противником. Поэтому, говоря про периодическую разведку, постоянную дозорную

службу, надлежит оговориться, что здесь не должно быть постоянства и закономерности в смысле периодов повторения.

Среди задач разведки, разведка подводных лодок противника является задачей особенно трудной. Мы уже имели случай говорить об этом. Здесь особенно необходимо централизовать сведения разведки, чтобы судить о всем плане использования противником его подводных лодок.

Инструкция для разведки должна быть разработана для всех органов, принимающих в ней участие. Там должно быть указано: 1) что доносить, 2) как доносить (какими способами связи), 3) кому доносить (что доносится по команде, что всем судам).

Количество сведений обогащает разведку, дает возможность сопоставления для обоснованных выводов. Но количество донесений совершенно не определяет этого. Надо стремиться не к тому, чтобы донесений было больше, а к тому, чтобы они были точны, достаточно подробны, быстро переданы и не содержали бы в себе непроверенных фактов (сомнительное — всегда должно быть отделено от достоверного).

Стремление дать исчерпывающие сведения составляет истинную задачу разведчика, какую бы разведку он ни выполнял. Аппарат или корабль, который, увидев дым на горизонте, донес и этим удовольствовался и не узнал типа или класса судна, не выяснил его курса и пр. — заслуживает порицания, если не было особых оснований к тому, чтобы прекратить разведку. Всякие туманные и подозрительные обстоятельства обычно более затуманивают командование, нежели разъясняют ему обстановку. Это надлежит помнить. (Сколько звезд и туч были принимаемы за аэропланы и цеппелины... Помню донесение, что какая то гражданка видела, как спустился аэроплан, поднял корову и с ней улетел. Плавающие предметы часто сбивали разведку, будучи приняты за перископы лодки).

Ответственные начальники должны быть вполне осведомлены не только о результатах разведки, руководимой Штабом Командованья, но и быть в курсе той работы, которая там выполняется для того, чтобы сознательно руководить разведкой и службой наблюдения в своих частях.

Стратегическая разведка выполняется:

1) средствами авиации,
2) судами,
3) подводными лодками,
4) службой берегового наблюдения,
5) радиоразведкой.

Все сведения, поступающие из разных источников, должны, как сказано, сосредоточиваться в одном месте (разведывательном отделении штаба) и там обрабатываться. Оттуда должны итти и задания для организации той или другой разведки.

Разведка авиации.

Доступность быстрого покрытия больших расстояний, громадный горизонт видимости— сделали авиацию мощным средством разведки. При наличии авиации, мы можем поставить разведке столь обширные задания, какие ранее были совершенно немыслимы; ее периодическая разведка может охватить своей сетью значительные районы театра, давая быстрое осведомление об обстановке на них.

Мы имели случай выше, говоря об организации дозорной службы, отметить свойства воздушных средств в приложении их к службе наблюдения. Надо, однако, указать, что авиация в настоящее время далеко не достигла пределов своего развития, она только начинает оформливаться в типы и классы с определенными свойствами. Эти свойства должны удовлетворять тем заданиям, которые тактика ставит технике и развитию авиации. Исследуя задачи воздушной разведки, мы должны непременно подойти к определению тех свойств, которыми должны обладать хорошие воздушные разведчики, чтобы с наибольшей пользой выполнять возлагаемые на них тактикой, задачи. Здесь намечается и путь для развития техники. Нам не нужны аппараты с фантастическими свойствами, которыми их может снабдить свободное воображение конструктора, нужны аппараты со свойствами, которые необходимы для выполнения определенных боевых задач, и в том числе разведки, как в отдельных операциях, так и разведки, о которой мы будем говорить сейчас,—разведки периодической.

Периодическая разведка должна вестись по определенному плану, составленному в соответствии с обстановкой, особенностями тех или других районов театра, их значением в данный момент, сосредоточив максимум средств на тех направлениях, которые нам особенно важны по общему ходу событий и в местах частого или вероятного появления неприятельских судов.

Задания к разведке—очень обширны: желательно освещать весь театр и возможно чаще. Но приходится сообразоваться с фактическим наличием воздушных средств для разведки и их свойствами.

Можно последовательно освещать театр, можно весь его осветить одновременно. Понятно стремление к одновременному освещению всего района, доступного в отношении дальности разведки воздушным аппаратам, так как при этом вы получаете достоверное представление об обстановке в определенный момент, что вам дает прочный критерий для оценки ее вообще. Наоборот, разведка разновременная может дать повод придти к неправильным заключениям, вы можете случайно пропустить важное явление, можете обнаружить его частично, и это введет вас в заблуждение.

Если средства позволяют, вполне рационально возможно чаще повторять разведку, но нельзя злоупотреблять излишней нагрузкой на аппараты, всегда предусматривая необходимость установления в дальнейшем непрерывной разведки за неприятелем тогда, когда он уже обнаружен.

Воздушная разведка производится дирижаблями и аппаратами тяжелее воздуха. В каждом отдельном случае и притом заблаговременно должно быть решено, при помощи каких именно средств предполагается производить воздушную разведку и заблаговременно эти средства сосредоточить, подготовив для них базирование и снабжение.

Дирижабли, как средство разведки, имеют преимущество— большой район действий, во всем остальном (скорость, высокий потолок, быстрота под'ема, простота оборудования базы, возможность спуска на воду, способность садиться на корабли-базы и пр., — уступают аэропланам. Однако, это свойство является весьма важным для производства дальних полетов, на расстояния, недоступные для аппаратов. В тех случаях, когда нет возможности вынести разведку достаточно далеко при помощи аппаратов (отсутствие или недостаточная обеспеченность плавучей авиобазы), приходится пользоваться, главным образом, разведкой дирижаблей. Проблема ночных полетов аппаратов в настоящее время почти разрешена, но поскольку ее не удается решить полностью (трудность спуска ночью) и поскольку аппараты не в состоянии всю ночь пребывать в воздухе без посадки, дирижабли являются главным средством ночной разведки.

Организация разведки, заранее подготовленная и расчитанная, основывается на 1) надлежащем выборе и оборудовании авиобаз и аэродромов, 2) сосредоточения необходимого количества аппаратов и 3) на тактической нормировке действий разведчиков.

Назначая места базирования аппаратов, приходится исходить прежде всего из тех задач, которые ложатся на воздушную

периодическую разведку, и из свойств аппаратов, главным образом из района их действия. Нетрудно, руководствуясь последним, наметить, где именно должны быть помещены авиобазы, для того, чтобы обеспечить одновременную воздушную разведку на предельную, допускаемую запасом топлива, дальность. Можно радиусом, равным половине района действия аппарата прочертить, круги с таким расчетом, чтобы между кругами сделанными из соседних пунктов не оставалось бы неосвещенного пространства. Но это было бы неточно, ибо, помимо задания, пролететь аппарату туда и обратно, то, что увидел, донести, необходимо оставить ему известный запас топлива, чтобы он мог, обнаружив неприятеля, не выпускать его из своего наблюдения, вызвать к себе свежую подсмену, до ее подхода продолжать наблюдение, а затем иметь возможность вернуться обратно. Кроме того, надо аппарату дать запас топлива для борьбы с воздушными препятствиями на случай вынужденной посадки и пр. Приняв во внимание все эти обстоятельства, мы приходим к заключению, что при расчетах воздушной разведки невозможно исходить из всего района действий аппарата, значительную часть приходится оставлять ему в запас на помянутые надобности и расчитывать—на район значительно меньший (приблизительно — $^2/_3$, но для каждого случая это должно быть сосчитано отдельно).

Помимо общего задания—проникнуть возможно дальше в море, при увеличении дальности района аппаратов, их требуется меньшее число для выполнения той же разведочной задачи.

Базы аппаратов должны быть оборудованы заблаговременно. Защита их должна быть надлежаще предусмотрена. Равным образом должны быть оборудованы и базы для дирижаблей.

Лишь в небольших прибрежных театрах, удаление которых от берегов неприятеля не превосходит дальности действий аппаратов, возможно ограничиться береговыми авиобазами. Коль скоро надо произвести разведку в районах выходящих за эти пределы, и мы не можем полагаться на разведку дирижаблей, сейчас же возникает вопрос о плавучих базах—авио-матках. Выдвинув их в море, мы тем самым значительно расширяем пределы разведки. Однако при этом требуется соответственное обеспечение авио матки. И лишь в районах, где присутствие неприятельских подводных лодок маловероятно или имеется всегда в распоряжении достаточно сильный конвой для обеспечения безопасности матки, только

тогда можно вводить авио-матку в расписание периодической разведки, в общем же случае приходится расчитывать на разведку дирижаблей.

Надежность разведки находится в прямой зависимости от количества средств. Воздушные силы являются главнейшим средством ее и наличие соответствующего числа их определяет возможность вести необходимую разведку. Нами было высказано положение, что чем флот слабее, тем он более нуждается в разведке, тем более следовательно он нуждается в достаточном количестве воздушных разведочных средств.

Возможность произвести воздушную разведку охраняемых неприятелем районов не устраняется даже наличием значительной защиты их и сильного воздушного противника; для этого в общем случае—не требуется господства над воздухом. Мы видели, что охранить себя от воздушной разведки чрезвычайно затруднительно, причем разведчик менее видим сам, чем он видит. При некоторых благоприятных условиях освещения он может быть дурно видим, тогда как сам видит прекрасно. Это чрезвычайно ценное качество воздушных разведчиков позволяет даже слабому расчитывать на хорошую разведку.

На воздушные силы ложатся и другие задачи в их совместной боевой деятельности с флотом. Приходится те же аппараты употреблять для разных целей, почему только разведочные операции не должны исчерпывать всей потребности флота в воздушных средствах.

В районах близкого соприкосновения с неприятелем, где возможны боевые встречи, употребление разведчиков - истребителей более рационально. Это даст возможность не отступать нашим аппаратам перед неприятельской разведкой, а наоборот затруднит последнюю, не прерывая своих операций.

Вопрос о связи с разведчиками нами ужс был отмечен. Связь воздушных аппаратов представляет до последних дней еще не вполне разрешенную проблему по причине технических препятствий. Вопрос этот должен быть разрешен, ибо разведка без быстрой связи теряет большую часть своей ценности. Мы в мировую войну были сзади западных противников в отношении гидроавиации; связь с аппаратами представляла собой пустое место, и аппарату, обнаружившему неприятеля, надо было каждый раз возвращаться в базу, спускаться и потом передавать по службе связи свое донесение. Это, при современных условиях, совершенно недопустимо.

Связь с дирижаблем более надежна, по причине возможности установки на нем более мощной радио.

Тактическая организация периодической воздушной разведки сводится, с одной стороны, к расписанию полетов с точным обозначением направления, времени, их курсах и пр., а с другой стороны к инструкции, определяющей, что аппарат должен наблюдать, в каких случаях он может сойти с назначенного ему курса разведки, как и что он должен доносить немедленно, в каких случаях он должен возвращаться, вызывать подсмену и пр.

Расписание составляется сообразно имеющемуся количеству аппаратов, сообразуясь с дозорной службой в данном районе. Последняя дает возможность значительно видоизменить расписание периодической разведки, коль скоро район дозора велик и сам театр в отношении разведки более или менее обеспечен дозором. Кроме того, воздушную службу в дозоре и разведке временами можно соединить, ослабляя воздушный дозор в те моменты, когда в данном районе, вернее впереди него, имеет место разведка воздушная. В зависимости от возможности произвести надежную воздушную разведку, на это время дозорная служба может быть вообще ослаблена. Как это все согласовать, можно решить только на месте, сообразуясь с обстановкой.

Днем и в хорошую погоду, при ясной видимости горизонта воздушные средства способны произвести тщательную и быструю разведку. Ночью, в дурную погоду и в особенности в туман, ее возможность значительно ограничивается, а в иных условиях авиация бессильна совсем.

Периодическая разведка в темное время ночи, как обычно выполняемое по расписанию действия — бесцельна. Ночью горизонты так малы, освещающие снаряды аппарата относительно слабы, а большое количество их (чтобы непрерывно освещать в течение продолжительного времени полета)—аппарат поднять не в состоянии; рассчитывать в этих условиях на воздушную разведку с теми заданиями, с которыми ее мы организуем днем—совершенно не приходится. Ночью задачи воздушной разведки сузятся более определенным заданием направления. Вследствие этого, в случае необходимости ночной воздушной разведки, надо давать точные задачи аппаратам.

В свежую погоду, в мглу и в особенности в туман, разведка воздушными средствами—почти неприменима, на ней базироваться нельзя. Вспомним организацию воздушной разведки накануне Ютландской операции: втечение двух недель дирижабли, которые должны были осветить всю западную часть Немецкого моря, не могли вылететь; когда немцы

30-го мая имели бой с англичанами, под покровом мглы стоявшей над полем сражения, дирижабли, вылетевшие в этот день, не видели даже сражавшиеся флоты. Эти обстоятельства являются причиной того, что как бы ни были велики достижения авиации, им недоступно разрешение проблемы разведки полностью; и почти всегда приходится, наряду с воздушной периодической разведкой, организовывать ее кроме того и другими средствами: судами и подводными лодками.

Оканчивая пока на этом о воздушной разведке, необходимо указать на одно чрезвычайно важное требование к авиации. В рассмотренных нами операциях, нам приходится за авиацией признавать значение, главным образом, как глаза флота, разведчиков. Совершенно необходимо, чтобы это были собственные глаза флота, а не очки другого ведомства: летчики — наблюдатели должны быть моряки, притом моряки высокой квалификации, так как их глазами смотрит командование. От них не должны укрыться данные, могущие представить для командования интерес, им должна быть предоставлена большая инициатива в деле разведки; они сами должны отличить важное от неважного из того, что видят и не увлекаться мелочами. На сухом пути признается необходимость дать им знания генштабистов, в виду их ответственной работы в боевой обстановке. У нас — также это должно быть признано. Незнающие и бестолковые наблюдатели пользы не принесут во время войны.

Периодическая судовая разведка имеет чисто вспомогательное значение, применяется тогда, когда средства авиации бессильны выполнять разведочную службу, а между тем командование не может оставить театра без наблюдения. В этом случае предпринимаются разведочные крейсерства судов, сообразно обстановке и заданиям командования. Обычно эта задача ложится на суда дозора.

Периодическая разведка подводных лодок.

К числу недостатков воздушной разведки принадлежат: отсутствие секретности наблюдения, затруднительность непрерывного наблюдения противника в охраняемом им районе и техническая трудность вести разведку в отдаленных частях театра.

Эти недостатки воздушных средств компенсируются разведкой подводных лодок, которые способны к длительному пребыванию в море, секретному наблюдению, не будучи обнаруженными районами близких к местам расположения противника (у входов в порта и пр.), служба которых не прерывается свежей погодой и, наконец, которые сами обла-

дают при этом мощными наступательными средствами ввиде минного вооружения.

Отрицательными свойствами лодок являются—их малый горизонт наблюдения (что в некоторых условиях может быть компенсировано принятием на лодку аэроплана специального типа, или привязным воздушным шаром с наблюдателем), и затруднительностью связи ее, если она находится в районе неприятельских судов и наблюдения (для постановки радиосети ей надо всплыть, вооружить радиотелеграф и тогда передавать радио).

Все качества лодки должны быть учтены при организации разведочной службы.

Разведка подводных лодок оказала огромные услуги воюющим во время последней войны. Эти услуги были тем существеннее, что в некоторых случаях только подводными лодками и являлась возможность установить наблюдение за неприятелем.

Организуя разведку лодок, надлежит принять во внимание следующие требования:

1. *Район* (позиция), поручаемый разведке лодки, *должен быть удобен* для ее плавания и уклонения от атак неприятеля, быть достаточно глубоким—не менее 8—10 саженей.

Необходимо иметь вблизи района маяка знак, или же характерные глубины, по которым лодка ясно могла бы определить свое место.

2. Район должен быть *безопасен* в отношении мин заграждения и противолодочных средств неприятеля. Но это приходится понимать условно, стараясь достичь относительной безопасности плавания лодки. Последнее в водах неприятеля всегда опасно, и необходимо путем тщательного сбора сведений о театре, сопоставления данных о плавании судов противника, выяснить безопасные районы.

О безопасности позиции приходится судить, помимо сбора сведений о них разведкой, по следующим признакам:

а) чем чаще позиция посещается лодками, тем более следовательно она обследована и тем безопаснее;

б) наиболее безопасными надлежит считать позиции, лежащие в районах частого плавания неприятельских судов, т. к. там меньше шансов ожидать минных заграждений;

в) опасно назначать позиции лодкам вблизи наблюдательных и авиационных постов неприятеля.

Лодка, будучи обнаружена, может быть уничтожена, но даже и в том случае, если ей удастся уйти, самый факт обнаружения ее может понудить противника принять ряд мер

по заграждению и охране данного района, затруднив пользование им впредь.

3. Позиции должны оставаться в полном *секрете* от неприятеля. Во первых, лишь при соблюдении этого условия они могут быть безопасными для лодок, а во вторых—обнаружение неприятелем позиции компрометирует последнюю. Это обстоятельство чрезвычайно существенно, и лодка должна всеми мерами оберегать секретность позиции, для чего ей не следует появляться на ней в надводном состоянии, зарядку производить в стороне, равным образом не пытаться останавливать на ней об'ектов, не столь ценных, чтобы, даже в случае удачной атаки, не проиграть, незначительно ослабив неприятеля, но за то лишив себя ценной в отношении разведки и безопасной позиции.

Примечание. Вообще, вопрос о производстве лодками, посланными на разведку, атак неприятеля требу известной нормировки в каждом отдельном случае.

Есть такие положения, когда лодке представляется возможность успешно атаковать ценные неприятельские суда, причем она может поступиться и обнаружением своего присутствия. Против этого ничего нельзя сказать,—атака лодки в таком случае будет несомненно уместна. Однако, должно возразить против общего правила, что во всех случаях всякого неприятеля лодка должна атаковать. Можно вполне представить себе ряд случаев, когда такая атака, компрометируя позицию, даже в случае успеха ее, принесет нам меньше пользы, нежели вреда.

В течение последнего периода войны нам удавалось почти непрерывно иметь подводную лодку у Либавы; от нее имели самые ценные сведения. Благодаря выдержке командиров лодок, не атаковывавших мелкие суда, в большом количестве ходившие в Либаву и выходившие оттуда, во первых позиция была сравнительно безопасна, и противником не предпринималось особо специальных мер для борьбы с лодками, а во вторых—когда действительно ценный об'ект *(Адальберт)* был встречен лодкой—она его утопила.

4. Назначая разведочные позиции подводным лодкам, *надлежит разграничить* их районы, дабы не имели места случайные встречи между ними (подобно тому, как и при дозоре).

Что же касается прочих указаний для назначения позиций разведочным лодкам, то таковые целиком зависят от условий театра, момента и намерений командования.

Если разведочная служба лодок ведется периодически или непрерывно, то требуется определенная организация, выражающаяся в соответствующей инструкции.

Лодки, высланные в разведку, помимо специальной задачи, возложенной на них командованием, должны:

1. Замечать места всех встречных в море судов, их курсы. Особенно важно выяснить траленные фарватеры вблизи берегов неприятеля.

2. Замечать и выяснять порядок несения противником дозорной и охранной службы, районы, где таковые имеются, время смен и пр.

3. Отмечать места плавающих мин и других предметов.

4. Отмечать навигационное ограждение, времена открытия и закрытия маяков и огней и т. п.

Вообще, тщательно наблюдая окружающую обстановку, надо иметь в виду, что всякое сведение, может быть и незначущее на первый взгляд, в действительности может оказаться чрезвычайно существенным по сопоставлении его с другими данными.

Если задача лодке дается такая, которая требует быстрой связи, то ее приходится организовать отдельно, может быть высылая для этой цели специальный корабль в море в определенные часы.

Чтобы не обнаруживать себя, лодка вооружает радиотелеграф, преимущественно в ночное время (и вне позиции) для чего обыкновенно назначаются специальные часы.

Таким образом, хотя при помощи подводных лодок и возможно произвести глубокую разведку, но:

1. Последняя не может быть быстро *донесена* (обыкновенно).

2. Лодке могут помешать различные непредвиденные обстоятельства и препятствия; и

3. Требуется большое количество подводных лодок, чтобы в короткое время осветить ими значительные районы театра.

Радиоразведка. Радиоразведка организуется путем установки на театре радиопеленгаторных станций и станций для слушания радиопереговоров неприятеля.

Радиопеленгование дало громадные результаты во время войны, и в частности у нас на Балтийском театре: когда была организована служба радиостанций этого назначения, явилось возможным очень быстро получать пеленг на пе-

приятельское судно, давшее радио в море. Ряд мест, таким образом полученных, дает возможность выяснить районы плавания неприятельских судов, их курсы, что хорошо ориентирует командование в отношении обстановки на театре. Если радиопеленгование соединено с организованным дешифрованием неприятельских радио, то в результате возможно знать не только места неприятеля в море, но из его разговоров выяснить его планы и намерения.

Служба по радиопеленгованию и дешифрованию радиотелеграмм естественно является весьма секретной, так как, будучи обнаружена неприятелем, она побудит с его стороны принять меры, исключающие вовсе или во всяком случае весьма затрудняющие этого рода разведку.

Звуковая разведка.

Выше, когда мы говорили о приемах борьбы с подводными лодками, мы указали на значение звуковой разведки. Надо иметь в виду, что в туман, темной ночью, и при широком пользовании противником дымовыми завесами, звуковая разведка является особенно полезной. Совершенно необходимо, чтобы все разведочные суда, посты берегового наблюдения были снабжены приборами для выслушивания. Техника этого дела еще только зародилась, расстояния, на которые возможно обнаружить движущегося противника, пока сравнительно невелики, но стремление увеличить их, равно и добиться точности определения направления звука, характеризует состояние этих работ в настоящий момент. В ряду прочих средств разведки звукометрия должна дать существенную помощь.

Береговое наблюдение.

Организованное береговое наблюдение, как с береговых постов непосредственно, так и с привязных аэростатов—является существенным фактором разведки.

Наблюдение должно быть оборудовано по всему берегу, посты должны быть снабжены всеми необходимыми средствами для наблюдения и обеспечены надежной связью между собой. Опыт показывает, что недостаточно пользоваться только той связью, которая существует в мирное время, между маяками, постами и пр., необходимо добавочное оборудование связи.

В равной мере, недостаточно иметь посты связи на маяках и легко приметных с моря пунктах. Обычно эти посты являются об'ектом для нападения неприятеля, и связь, коль скоро она последовательно проходит через несколько таких пунктов, будучи прервана в одном месте, может лишить возможности связаться и с другими постами.

Опрос судов вернувшихся с моря, *опрос пленных* может дать существенные данные для разведки; чтобы получить именно те сведения, которые интересуют командование, необходимо, чтобы допрашивали по специальной инструкции, на этот предмет издаваемой, и желательно, чтобы это делали чины командного состава из больших штабов, которые были бы в состоянии опросить все необходимое, ибо могут быть обстоятельства, совершенно незначущие для наблюдавшего их, имеющие чрезвычайно большое значение для разведки. Перечисленным не ограничивается перечень источников и способов стратегической постоянной и периодической разведки: командование должно озаботиться получением сведений о неприятеле и об обстановке всеми путями и способами, которые только доступны.

Многообразие средств разведки указывает, насколько эта служба должна быть организована, и какая ответственная работа должна вестись по обработке этих сведений, отметанию того, что недостоверно и несущественно, и выявления тех данных, которые обстановку выясняют.

Нет сомнения, что если командование будет руководить боевыми операциями, основываясь не на предубеждениях, а так, как это настойчиво рекомендует военная наука, т. е. в соответствии с обстановкой, то оно будет прежде всего озабочено организацией настолько полной разведки, чтобы всегда быть в курсе намерений неприятеля и обстановки на театре, чтобы для себя избрать момент наиболее благоприятный для проведения своих намерений, и задумать план операций, отвечающий той реальной обстановке, которая на театре имеет место в данный момент. Знание же обстановки данного момента является критерием для суждения о последующих переменах ее.

Отдельные разведочные операции (стратегические).

Однако, как бы хорошо ни была организована периодическая разведка, не всегда она в состоянии удовлетворить запросы командования. Обстановка может быть такова, что одной периодической разведки недостаточно, равным образом об'екты разведки могут быть вне досягаемости периодического их наблюдения, обязывая предпринимать специально разведочную операцию.

Очевидно, что такие операции могут быть самые разнообразные, и нам трудно охватить даже наиболее типичные из них. Ниже мы наметим некоторые из них, но этим вопрос совершенно не исчерпывается.

Разведка в начале войны.

Стратегическая разведка ведется еще до начала войны, тайным и легальным сбором сведений о неприятеле из разных источников, доступных Морскому Генеральному Штабу. Однако, с начала войны, командование должно иметь возможно полные сведения об обстановке, чтобы сразу и решительно начать выполнение плана своих операций. Значение полной стратегической разведки в первые дни войны—громадное. Уверенно и успешно начатые операции весьма облегчают захват в свои руки инициативы с самого же начала, обеспечение этих операций, правильность выбранного об'екта и правильность самого смысла операции, требуют возможно полной разведки.

Мы лично придаем столь серьезное значение вопросу о разведке в первые дни войны, что считаем флот, этой разведки неимеющий, уже утратившим инициативу для наступательных операций и первое время, наиболее важное в смысле возможности быстро, уверенно и решительно развить свои операции, обычно потерянным, в лучшем случае—использованным лишь частично.

По началу мировой войны на море мы видим, что суждения сторон о планах и предположениях противника, основывались на гадательных данных. В частности, немцы долго не могли установить линии блокады англичан Немецкого моря, лишь постепенно выяснилось, что английские главные силы базируются на Скапа, и что тесной блокады в том виде, как это было немцами предположено, они не ведут. А между тем последнее, т. е. тесная блокада германского флота, была положена в основание всех оперативных предположений германского командования и флот тратил свои силы в операциях против второстепенных сил противника, отказываясь от использования своих судов в море.

Как произвести стратегическую разведку в начале войны, невозможно установить для всех случаев, но нам кажется несомненным. что в плане кампании должны быть указаны конкретные задания, которые должны быть выполнены разведкой в первые дни войны. Там же—в плане кампании должны быть намечены и разведочные операции первого периода, необходимые для выяснения начального исходного положения.

Вероятно, усиленная воздушная разведка, специальные разведочные операции подводных лодок, крейсерство судов—тут найдут необходимое применение, наряду с организацией прочих видов разведки, средства для которых должны быть мобилизованы вне общего плана, ему предшествуя.

Из специально разведочных операций мы отметим:

1) поиски противника в открытом море;

2) разведку удаленных пунктов;

3) разведку охраняемых районов.

Поиски противника в открытом море.

При поисках неприятеля в открытом море, задачу приходится свести к двум типичным вариантам: а) когда имеются сведения о выходе неприятеля в море или о пребывании его в каком либо определенном районе, и б) когда никаких сведений о противнике нет.

Когда никаких сведений о неприятеле не имеется, между тем как есть основание предполагать его присутствие в море, то к разведочной операции предъявляются такие требования:

1) по возможности одновременно, или в самое короткое время, обследовать все районы его вероятного нахождения;

2) обследование начинать с мест, где присутствие противника особенно вероятно;

3) расположить разведочные суда таким образом, что если неприятель будет где либо обнаружен, то было бы возможно к этому району сосредоточить достаточные средства, чтобы собрать полные сведения о нем и не выпустить его из наблюдения.

Когда о противнике сведения имеются, то задача соответственно упрощается.

Задача поисков неприятеля в открытом море зависит от характера театра и от оценки как обстановки, так и возможных действий искомого противника.

Громадная разница, например между операцией поисков германских крейсеров в океанах англичанами—и разведки в сравнительно ограниченных районах в Балтийском или Черном морях.

В первом случае нужен план, систематически проводимый, требующий громадной специальной организации и пр. Задача англичан была чрезвычайно трудна, и здесь не столько имеет значение тактическая организация разведки, сколько стратегическая оценка намерений противника и упреждение их. Разведочные операции англичан в поисках немецких крейсеров были весьма затруднены инициативой командиров последних и заблаговременно подготовленной, прекрасной осведомительной организацией немцев.

В морях—условиями театра обычно этот вопрос значительно упрощается, но в иных случаях он может быть так же труден, в особенности при ограниченности разведочных средств.

Нам остается только сказать о случаях, когда разведка ведется вне пределов действий береговой авиации или в условиях, когда полеты аппаратов невозможны.

Один из наиболее употребительных способов поисков противника — это *способ завесы*, сущность которого сводится к тому, что суда отряда, которому поручено обследование определенного направления, расширенным до пределов видимости фронтом идут в этом направлении, (см. схему).

Способ завесы.

Суда, назначенные в завесу, расставляются в одной линии, имея между собой промежутки, достаточные для того, чтобы ни одно судно между ними не прошло незамеченным. Очевидно, эти промежутки зависят от видимости горизонта, будучи больше при ясном горизонте и меньше при дурном. Для нормального горизонта днем — 10 — 12 миль явится обычным промежутком между судами в завесе.

Число крейсеров в завесе не должно быть слишком большим, так как это весьма удлиняет завесу, делая не легким управление ею при поворотах всей линии, и кроме того весьма затрудняет вопрос о поддержке. Предпочтительнее не ставить в завесу более 6—8 крейсеров (протяжения завесы будет 60—80 миль), и назначить несколько завес, если надо обследовать большее пространство.

Разведочные крейсера идут в порядке, показанном на схеме до тех пор, пока ими будет обнаружен противник. После этого действия как крейсеров, так и поддержки, должны быть направлены к тому, чтобы возможно теснее войти в контакт с обнаруженным неприятелем, добыв полные сведения о нем. При этом (в зависимости от обстановки момента) можно либо снять всю завесу, сосредоточив ее по направлению к неприятелю, либо, если есть основание предполагать присутствие других еще не выясненных частей противника, то часть ее оставить, внеся соответственные поправки в ее движение и действия. Вот тут приобретают существенное значение действия отряда для поддержки завесы.

Задача поддержки заключается в том, чтобы сообщить всей завесе необходимую прочность и устойчивость, не дав неприятелю действиями отдельных судов и небольших отрядов, превышающих в силе каждый крейсер завесы, расстроить ее, и поддержать их, помочь при обнаружении неприятеля, выполнить до конца задачу разведки, пробившись, если надо с боем, за линию дозорных крейсеров противника.

В состав поддержки надлежит назначать линейные крейсера, которые обладают достаточным для этого ходом и мощным вооружением.

Расстояние поддержки до линии завесы определяется возможностью быстро подойти на помощь любому крейсеру цепи, и находится в прямой зависимости от хода судов, входящих в состав судов поддерживающего отряда.

Расположение поддержки—в середине будет обычным.

Если суда поддержки тихоходы, или же сама завеса значительной длины, то рекомендуется назначать два или несколько таких отрядов.

Общее движение завесы должно быть расположено таким образом, чтобы была полная гарантия тому, что пройденные районы действительно надежно обследованы. Поэтому при назначении движения ночью или в тумане рекомендуется такой способ.

Исходя из того, что можно разойтись с искомым неприятелем, если он идет на встречу, рекомендуется ночью завесе не идти вперед, а наоборот отходить назад с расчитанной скоростью, на рассвете же вновь продолжать свое движение.

Таким образом завесой «протраливается» часть моря.

Завесами часто приходится пользоваться во время войны; при чем, в иных случаях для этого привлекаются и миноносцы. Имея их в большом количестве, возможно в сравнительно короткое время обследовать большие водные районы.

Все приведенные расчеты промежутков между судами в завесе,—условны. Современные легкие крейсеры имеют привязные аэростаты и аэропланы, в зависимости от возможности воспользоваться ими, промежутки между судами могут быть значительно увеличительны.

В зависимости от обстановки, может быть установлено несколько завес по разным направлениям. Такого рода завесы сопровождали крейсерские отряды Хиппера и Битти в ютландской операции. Линейные крейсеры имели разведочную задачу в качестве авангардов главных сил, легкие крейсеры образовали завесы по направлениям впереди курса, чем значительно увеличивалась дальность разведки.

Разведка районов, охраняемых противником.

Выше мы говорили о поисках неприятеля и разведке в открытом море, в котором вероятно лишь наблюдение противника, но нет организованной охраны. При наличии последней к разведочной операции предъявляются иные требования—

либо устранить, прорвать эту охрану, либо обойти ее, чтобы достигнуть цели разведки.

Последняя может заключаться либо в поисках и выяснении состава сил неприятеля, либо в определении данных оборудования театра, охраняемого противником с тем, чтобы воспользоваться ее сведениями об этом оборудовании для тех или других предполагаемых операций флота.

Первый вариант составляет задание для которого приходится привлекать те или другие боевые силы, сообразуясь с обстановкой и теми данными, которые определяют самую схему разведочной операции.

В большинстве случаев задачи такого рода сопряжены с привлечением тральщиков для проводки через опасные районы. Помимо этого, обследование тралами охраняемого района может составить особый интерес для операции.

Работа тральщиков в районе неприятеля, весьма трудна и требует во первых, надежной поддержки, а во вторых, выбора соответствующего времени. Туман, плохая видимость— вот когда эта работа сравнительно безопасна, так как при этих условиях ее возможно выполнить скрытно от неприятеля.

В действительности, разведочные операции тральщиков, с целью определить границы минного поля, или безопасность тех или других путей,—производились именно в мглистую погоду или ночью.

Идти же на такую операцию днем—возможно лишь при наличии весьма мощного прикрытия, которое в состоянии обеспечить район работы тральщиков от помехи со стороны неприятеля.

Производить разведку районов, охраняемых неприятелем. открытой силой лишь в редких случах целесообразно. Такая разведка имеет подготовительное значение для последующей операции, каковую она лишает этим элемента внезапности, давая противнику возможность судить о предполагающемся выступлении главных сил. Вероятнее производство разведки не открытой силой, путем прорыва охраны, а отдельными операциями подводных лодок и средств авиации.

Использование подводных лодок в этом отношении имеет большое применение вообще, а особенно, когда разведуемый район лежит вне досягаемости аппаратов береговых станций.

Сказанным мы ограничиваемся по вопросу о стратегической разведке.

Выше нами было указано, что другим видом разведки является разведка тактическая, выполняемая при операции средствами, участвующими в последней, и служащая для

освещения обстановки той операции, для которой она предпринимается.

Тактическая разведка перед боем, разведка для десанта, разведка при блокаде или при борьбе с неприятельской торговлей и т. п., настолько тесно связаны с самими операциями, что отдельно их рассматривать не приходится. Однако общий смысл того, что выше нами было сказано о разведке в отношении ее принципиального значения и тех общих требований, которым она должна удовлетворять, имеет значение и здесь.

В дальнейшем—мы будет иметь возможность получить все новые и новые доказательства тому, что без разведки, иначе говоря без знания обстановки, боевые операции являются мало обеспеченными, а в иных случаях безсдельными.

Рассмотренные операции (охрана стоянки флота на рейде, переход флота морем, дозорная и разведочная службы) являются небходимой предпосылкой к исследованию операций боевых, связанных с боем непосредственно.

Успех боя в значительной мере зависит от того посколько благоприятны условия подготовления к моменту встречи с противником.

Тщательная разработка и выполнение изложенных подготовительных операций — содействуя безопасности флота до боя, служит в то же время средством застраховать флот от внезапного нападения противника, обезпечивая ему выгодное исходное положение.

Черт. 1

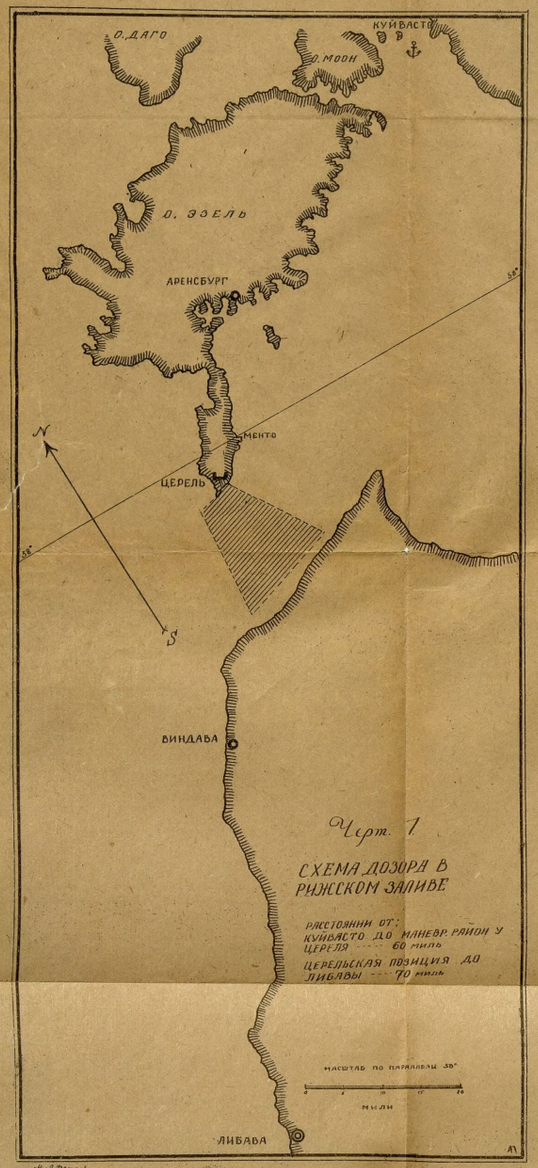


СХЕМА ДОЗОРА В РИЖСКОМ ЗАЛИВЕ

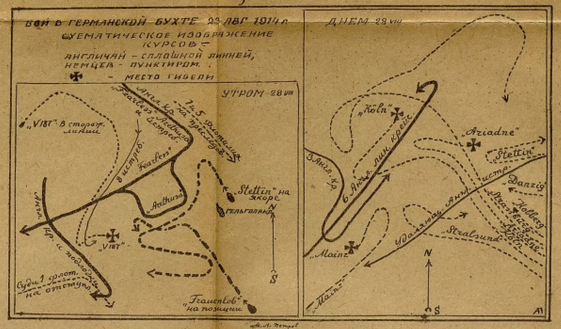
РАССТОЯНИЯ ОТ:
КУЙВАСТО ДО МАНЕВР. РАЙОН У ЦЕРЕЛЯ — 60 миль
ЦЕРЕЛЬСКАЯ ПОЗИЦИЯ ДО ЛИБАВЫ — 70 миль

Черт. 2

Дневное сторож. охранение Германск. бухты
30 июля и 1 Авг. 1914 г.

Ночное охранение:
Внешняя линия мин. отзывается и перенос. на внутр. линию мин.
Подлодки отзываются.
Содержатся в готовности более знач. силы миноносцев

Черт. 3

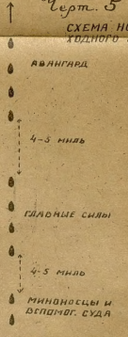


Черт. 4.

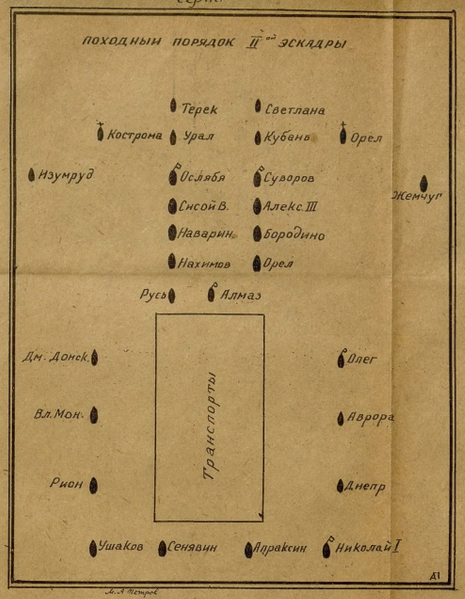
СХЕМА ДНЕВНОГО ПОХОДНОГО ПОРЯДКА

Черт. 5

СХЕМА НОЧНОГО ПОХОДНОГО ПОРЯДКА



Черт. 6



Черт. 7

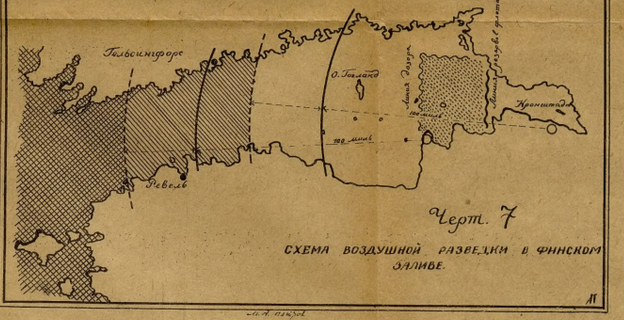


СХЕМА ВОЗДУШНОЙ РАЗВЕДКИ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ.

Черт. 8

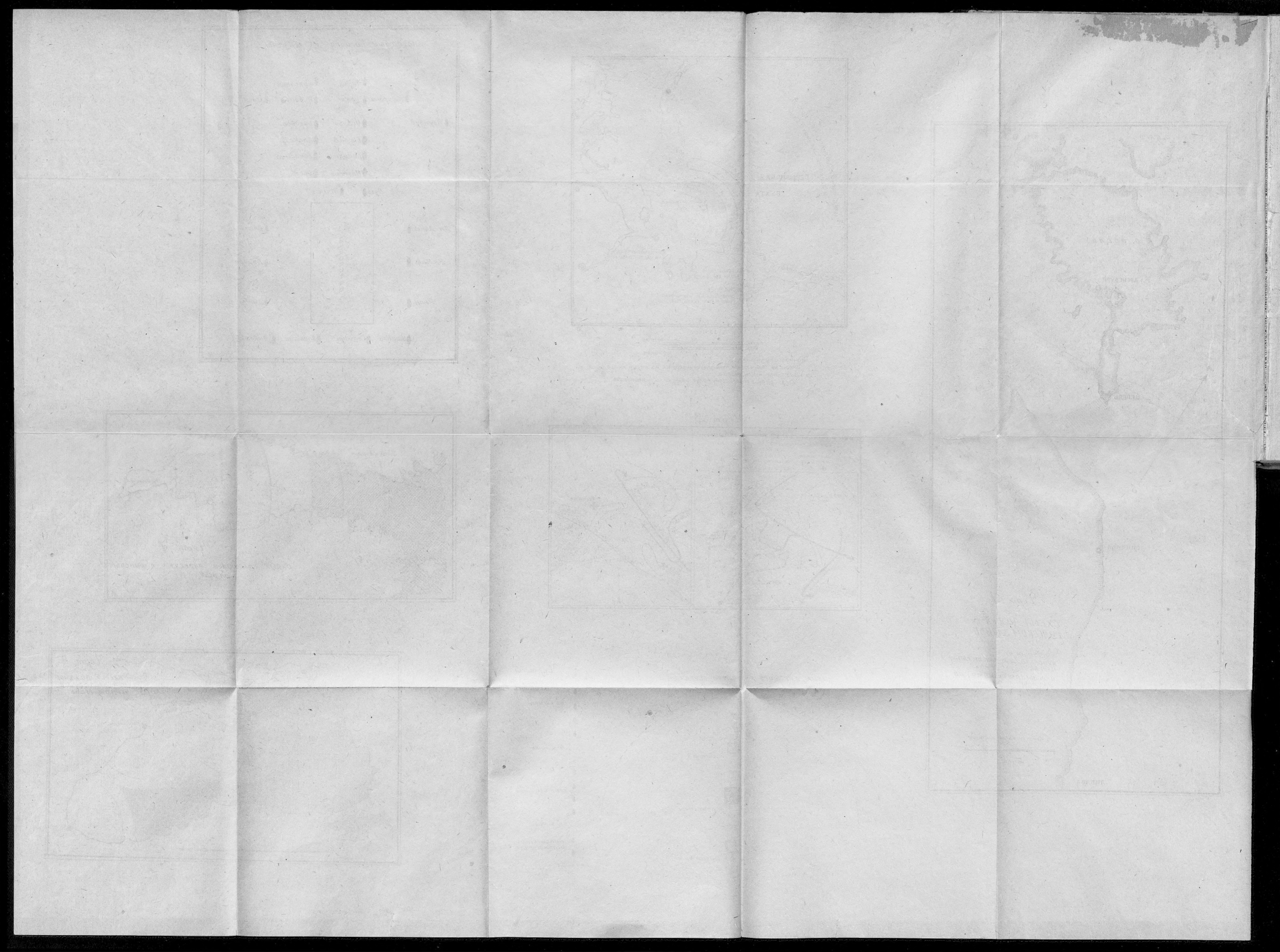



СХЕМА ВОЗДУШНОЙ РАЗВЕДКИ В ЧЕРНОМ МОРЕ